GNOSIS
1001578608

Grotewahl

Die Eroberung des Nordpols

Kathrin Sauter 4.11.56

116060

Zur Erinnerung
an meinen Vortrag
in Spetzgart
am 3.11.56.

Dr. Max Großwald

DS V 183

MAX GROTEWAHL

DIE EROBERUNG DES NORDPOLS

Die Geschichte der Männer, die hinauszogen ins ewige Eis um den Nordpol zu entdecken

Zweite Auflage

ROBERT BARDTENSCHLAGER VERLAG

REUTLINGEN

ALASKA
G
620
G83

RASMUSON LIBRARY
UNIVERSITY OF ALASKA-FAIRBANKS

Eine Übersichtskarte des Nordpolargebiets befindet sich

auf den Seiten 104 und 105

Schutzumschlag und Textzeichnungen: Alban Gerner-Kalch

Alle Rechte vorbehalten 585 II / 4 55

Gesamtherstellung Robert Bardtenschlager, Reutlingen

Fridtjof Nansen, der große norwegische Polarforscher, hatte seine erfolgreichen Polarfahrten durchgeführt; auf der berühmten Expedition vom Jahre 1895 war er bis über den 86. Breitengrad hinausgekommen. Der Versuch des Schweden Andrée, den Nordpol im Freiballon zu überfliegen, war im Jahre 1897 gescheitert.

Das war etwa der Stand der Forschung, als sich dieses Buch vor ungefähr fünfzig Jahren anschickte, über die abenteuerlichen Versuche zur Eroberung des Nordpols zu berichten. In späteren Auflagen des Buches konnte der Herausgeber, H. Albrecht, noch von den aufsehenerregenden Reisen der amerikanischen Forscher Cook und Peary aus dem Jahre 1909 erzählen. Die Frage, wer von beiden als erster am Nordpol gewesen sei, hielt damals die ganze Welt in Atem.

Gleichviel, ob Cook oder Peary, beide oder vielleicht keiner den Pol betreten hatten, letzten Endes war der Nordpol im eigentlichen Sinne damals überhaupt noch nicht erforscht, geschweige denn erobert.

Nach diesen Vorkämpfern, man könnte sagen, den letzten klassischen Polarforschern, die als einzelne Menschen und mit nur verhältnismäßig geringen technischen Hilfsmitteln den Geheimnissen des Nordpolargebiets entgegengetreten waren, setzte eine neue Epoche der Forschung ein. Die Erfindung des Flugzeugs und des Luftschiffs wurde schließlich in ihren Dienst gestellt und systematisch an die Lösung einer Aufgabe gegangen, an der — wie die vergangenen Jahrhunderte gezeigt hatten — der einzelne scheitern mußte.

Mit Schlitten und Kajak ist in jungen Jahren auch Dr. Max Grotewahl, der Gründer und Leiter der deutschen Zentralstelle für Polarforschung, des „Archivs für Polarforschung" in Kiel, in der Arktis gereist und hat später an Spitzbergen- und Grönland-Expeditionen als

Leiter oder wissenschaftlicher Mitarbeiter teilgenommen und die erdmagnetischen Vorbereitungen für die Zeppelin-Polar-Expedition des Jahres 1931 getroffen.

In diesem neuen Buch erzählt er von den Polarunternehmungen der Vergangenheit und der Gegenwart, die — eine immer auf den Ergebnissen und Erfahrungen der vorherigen Expeditionen aufbauend — unmittelbar oder mittelbar dazu beigetragen haben, den „Nordpol zu erobern", bis wir zu dem heutigen Stand gelangen, an dem das Nordpolargebiet seine letzten Geheimnisse preisgeben muß.

Wissenschaft und Wirtschaft, Technik und Verkehr erkennen erst in der neuesten Zeit mit Gewißheit, was frühere Jahrhunderte vielleicht mitunter geahnt haben mochten, daß auch die Gebiete um den Nordpol in ihre Betrachtungen mit eingeschlossen werden müssen. Erst wenn diese Überlegungen in etwas Greifbares und Tatsächliches umgewandelt worden sind, wenn die Menschen gelernt haben werden, erdumfassend zu denken, wenn auch für ihr Handeln die Erde eine Kugel geworden ist, dann kann mit Recht behauptet werden: Der Nordpol ist erobert!

Der Verlag

Die Entzauberung der weißen Wüste

Mit donnernden Motoren flog die kleine Fokker-Maschine über das Eis dahin. Wohin die beiden Männer, Richard Byrd und Floyd Bennett, schauten, Eis, nichts als Eis. Horizont und Himmel gingen in eins über und — jetzt, die genaue Berechnung an den Instrumenten zeigte es, überflogen sie den Punkt, den zu erreichen viele Menschen ausgezogen waren, den Nordpol, den Drehpunkt der Erde.

Es war der 9. Mai 1926. Ein stolzes Gefühl erfüllte die beiden Flieger; denn, wenn sie vielleicht auch nicht die allerersten waren, die überhaupt den Pol erreicht hatten, so waren sie doch die ersten, die im Flugzeug den Pol überquert hatten. Nichts unterschied diesen Punkt von der Umgebung — und schon lag das Ziel, um dessen Erreichung so lange gekämpft worden war, wieder hinter ihnen. —

Währenddessen wartete man auf dem Flughafen in Spitzbergen mit Spannung auf die Rückkehr des Flugzeuges. Da, Motorenlärm, alles stürzte aus den Häusern, und die kleine Fokker-Maschine senkte sich zur Landung herab. Als einer der ersten, die den glücklichen Fliegern entgegentraten, beglückwünschte sie Roald Amundsen, der berühmte norwegische Polarforscher, der soeben selbst eine Expedition zum Nordpol vorbereitete.

Ein Höhepunkt der Polarforschung lag hinter ihnen. —

Aber die Aufgaben, die die Arktis stellte, waren damit nicht gelöst.

In dem Wunsch, in die unbekannten nördlichen Polargebiete vorzustoßen, waren im Laufe der Jahrhunderte zahllose Menschen hinausgezogen, Forscher, Seeleute und auch ruhmsüchtige Abenteurer; Handelsunternehmungen hatten Expeditionen ausgerüstet, die in die Arktis vordringen sollten, um die dort tatsächlich ruhenden oder vermuteten Schätze zu heben.

Aber das Verlangen, den geographischen Nordpol selbst zu erobern, ist noch nicht sehr alt.

Im Altertum kannte man nur die Länder um das Mittelmeer. Man wußte noch nichts von der Kugelgestalt der Erde und hielt sie für eine flache Scheibe. Erst im Mittelalter entdeckte man, daß die Erde rund ist. Aber auch damit interessierte die Menschheit sich noch nicht für den Nordpol als solchen, wenn auch gelegentliche wirtschaftliche Ziele kühne Seefahrer in die zumeist unbekannten nordischen Gebiete führten.

Portugal und Spanien, die großen See- und Handelsmächte, die den Seeweg nach Indien und China herausgefunden hatten, bewachten streng ihr Vorrecht. Mit Erfolg verhinderten sie, daß auch nur ein Schiff einer anderen Nation den Handelsweg über See benutzte.

England und die Niederlande, Staaten mit aufstrebendem Seehandel, suchten deshalb nach neuen Seefahrtswegen und verfielen — da die Kugelgestalt der Erde nun bekannt war — auf den Gedanken, nördlich um Amerika oder nördlich um Asien herum ihr Ziel durch das Polargebiet zu erreichen.

Die Entschleierung der weißen Wüste machte indessen nur langsame Fortschritte. Denn man mußte leider feststellen, daß es nicht möglich war — auch wenn man die Durchfahrt gefunden hätte — mit dem Schiff diesen Weg regelmäßig zu befahren, da das Eis meist unüberwindliche Schwierigkeiten bereitete. Bei diesen Erkundungsfahrten lernte man jedoch den Reichtum dieser Gebiete an Walen, Seehunden, Walrossen, Bären und Füchsen kennen und unternahm daraufhin größere Reisen, um Öl, Fette und Pelze zu beschaffen. Auf diesen mutigen Fahrten wurde im Laufe der Jahrhunderte das Kartenbild

immer weiter vervollständigt. Engländer und Amerikaner beteiligten sich daran, Holländer und Dänen; Russen ließen es sich besonders angelegen sein, die Verhältnisse im Norden Asiens zu klären. Noch heute künden zahllose geographische Namen von diesen frühen Polarfahrten. Freilich, die Zeit der rein wissenschaftlichen Forschungsfahrten, die nicht nach wirtschaftlichen Interessen fragen, war noch nicht gekommen.

Erst das vorige Jahrhundert brachte hier die Wende. In wissenschaftlicher Form sollten jetzt die Gebiete um den Pol erkundet werden, ja, der Nordpol selbst wurde ein heiß erstrebtes Ziel. Der gesunde Wunsch des Menschen, die ganze Erde kennenzulernen, hatte die weißen Flecke, die auf den Landkarten die unbekannten Gebiete in Amerika, Afrika und Asien andeuteten, immer kleiner werden lassen. Nun begann der Kampf um den Nordpol. Das Streben nach Erkenntnis, auch Abenteurerlust, der Wille, den Kampf mit der Natur aufzunehmen und sie zu beherrschen, wurden jetzt die Triebkräfte, neben zahlreichen Einzelforschungen in der Arktis, ganz besonders auch den Pol, das Ende der Erdachse, zu erreichen.

Der Polarforscher ohne Expedition und die beiden deutschen Nordpolfahrten

Es war am 23. Juli 1865, als auf einer Versammlung der Geographischen Gesellschaft zu Frankfurt am Main auf die Bedeutung der Polarforschung auch für Deutschland hingewiesen wurde. Durch all die Jahrhunderte hätten sich die Deutschen sehr tatkräftig für die Erforschung der Erde eingesetzt, an den Unternehmungen zur See sich jedoch immer zurückgehalten. Nun sei es an der Zeit, so betonte der Geograph Dr. August Petermann aus Gotha (* 1822, † 1878), daß die deutsche Wissenschaft nicht länger hinter den anderen Nationen zurückstehen dürfe, auch sie müsse sich tätig an den Nordpolexpeditionen beteiligen.

Die Zeitverhältnisse waren Petermanns Bestrebungen günstig. Das

deutsche Zusammengehörigkeitsgefühl hatte nach Jahrzehnten politischer Ohnmacht durch die glückliche Beendigung des schleswig-holsteinischen Feldzugs neuen Aufschwung erhalten, und die für die Entwicklung einer deutschen Flotte wichtigste Provinz war damit wieder mit dem Vaterland vereinigt worden.

Petermann hatte selbst zwar niemals an einer Polarexpedition teilgenommen, aber durch Werbung, Vorträge und Veröffentlichungen konnte er das Interesse an der Polarforschung wecken und ständig fördern. Auch im Ausland hörte man auf ihn, und so konnte er auf die gesamte Polarforschung entscheidenden Einfluß ausüben.

Petermann ging von der Vorstellung aus, ein offenes Polarmeer zu finden. Diese Idee hat sich später zwar als unrichtig erwiesen; aber trotzdem ist das Suchen nach diesem Meer der Antrieb für viele Polarunternehmungen geworden.

In Deutschland fielen die Mahnrufe Petermanns auf sehr günstigen Boden, und so konnte denn trotz mancherlei Schwierigkeiten im Sommer 1868 die erste deutsche Nordpolfahrt unternommen werden.

Als Ziel wurde eine von den bisherigen Nordpolfahrern wenig besuchte Gegend ausersehen: die Ostküste Grönlands. Bei der Sabine-Insel, in 74½° nördlicher Breite, sollte die Expedition landen und dann soweit nach Norden vordringen, wie es die Eisverhältnisse gestatteten. Würde sich jedoch diese Küste als unnahbar zeigen, so sollte sie sich nach dem östlichen Spitzbergen wenden und womöglich das östlich von dieser Insel schon mehrmals gesehene, aber noch nicht erforschte Gillisland aufsuchen.

Führer der Expedition war Obersteuermann Koldewey, ein Seemann mit praktischen und wissenschaftlichen Kenntnissen; er hatte die ganze Laufbahn eines Seemanns vom Schiffsjungen an durchgemacht und war in südlichen und nordischen Gewässern gewesen. Obersteuermann war Hildebrandt, ebenfalls ein junger, tüchtiger Seemann. Als Besatzung wählte man neun bewährte deutsche und zwei norwegische Matrosen aus.

Im Vergleich zu den bisherigen Nordpolexpeditionen war diese außerordentlich bescheiden: Der ganze Aufwand belief sich auf 48 000 Mark. Von einem Dampfschiff mußte man für diesmal wegen der

Kosten absehen, dafür kaufte man aber ein neues, für Polarfahrten eigens gebautes Segelschiff. Die Dauer der Fahrt wurde auf ein Jahr festgesetzt. Am 24. Mai 1868 verließ die „Germania“ — so hatte man das Expeditionsschiff getauft — den Hafen von Bergen im südwestlichen Norwegen, wo sie ausgerüstet worden war, und richtete ihren Bug nach Ostgrönlands Küste.

Zum ersten Male zog nun eine deutsche Expedition einem Ziele entgegen, um dessen Erreichung sich die tatkräftigsten Männer anderer Völker schon seit Jahrhunderten bemüht hatten.

Polarfahrten in früheren Jahrhunderten

Der erste, der einen Vorstoß in das Polargebiet unternommen hatte, war der in England ansässige Genueser Sebastian Cabot gewesen, der nördlich um Amerika herum den Handelsweg nach Indien finden wollte. Er rüstete 1497 vier Schiffe aus und gelangte bis nach Labrador. Auf einer späteren Reise entdeckte er dann außerdem die Hudson-Straße.

Erst siebzig Jahre später hören wir von einem neuen Versuch, nördlich um Amerika herum nach den sagenhaften reichen Ländern Kithai — das ist das heutige China — und Indien zu gelangen. Der Engländer John Davis wollte nördlicher als Cabot ausholen und entdeckte dabei die jetzt nach ihm benannte Davis-Straße, die Grönland von Amerika trennt. Ehe er jedoch weiter nach Westen vorstoßen konnte, versperrte ihm das Polareis endgültig den Weiterweg.

Um diesen Schiffahrtsweg, den sowohl Cabot wie Davis gesucht hatten, die sogenannte Nordwest-Passage, kreisten nun immer wieder durch die Jahrhunderte die Gedanken der Seefahrer.

Es blieb nun aber noch ein anderer Weg, nämlich nördlich um Asien herum, die Nordost-Passage. Von Europa aus gesehen führte der erste Weg in nordwestlicher, der zweite in nordöstlicher Richtung; das erklärt die Entstehung der Namen.

Der Holländer Wilhelm Barents war der erste, der sich auf die

Suche nach der Nordost-Passage begab. Er gelangte 1594 bei diesem Versuch bis nach Nowaja-Semlja. 1596 versuchte er noch einmal sein Ziel zu erreichen, indem er weiter nördlich seinen Weg wählte. Auf dieser Fahrt entdeckte er Spitzbergen.

Der ganze Reichtum der nördlichen Meere und Länder an Walen, Robben und Pelztieren trat jetzt in das europäische Bewußtsein, und es begann das Zeitalter des sehr ergiebigen Walfanges und Robbenschlages. Der Deutsche Friedrich Martens, der im Jahre 1671 an einer solchen Walfangreise als Schiffsbarbier teilnahm, hat in seiner „Spitzbergischen und grönländischen Reisebeschreibung" ein ausgezeichnetes Bild von Spitzbergen und dem nördlichen Eismeer erbracht. Er ist damit auch der erste Deutsche, von dem in der Polarforschung berichtet wird.

Barents selbst gelangte jedoch nicht weiter nördlich um Spitzbergen herum. Er suchte daher nun den Seeweg südlich um Spitzbergen nach Osten zu erkunden. Wieder stieß er hierbei auf die Insel Nowaja-Semlja.

Die Jahreszeit war inzwischen so weit vorgeschritten, daß Barents sich zur Überwinterung auf Nowaja-Semlja entschloß, zumal da sein Schiff sehr schwer beschädigt war.

Bis dahin hatte man es nicht für möglich gehalten, daß ein Mensch einen Winter im Polargebiet überleben könne. Barents hatte jedoch keine andere Wahl, er sorgte dafür, daß alle Teilnehmer genügend körperliche und geistige Beschäftigung hatten. Jagdausflüge wurden unternommen und Treibholz gesammelt, das für den Bau der Winterhütte und als Brennholz dienen sollte. Auch im Winter mußte man sich körperlich bewegen und betätigen. Eine geeignete Ernährung, vor allem frisches Fleisch, trug dazu bei, die gefürchtete Polarfahrerkrankheit, den Skorbut, zu überwinden. Barents selbst sollte den Erfolg seiner Bemühungen zwar nicht mehr erleben, er starb nach der bereits geglückten Überwinterung; aber er hatte den Nachweis erbracht, daß bei angemessener Lebensweise eine Überwinterung durchaus möglich sei. Mit sechzehn Mann war Barents abgefahren, zwölf sahen ihre Heimat wieder.

Barents Fahrt hatte gezeigt, daß man in dieser Gegend weit nord-

wärts zu Schiff vordringen kann. Der Forscher wurde mit dieser Fahrt auch der Mensch, der am weitesten nördlich gelangt war.

Zweiundzwanzig Jahre später benutzte der Engländer Henry Hudson diese Erfahrung, um zu versuchen, nördlich um Grönland herum die Nordwest-Durchfahrt zu finden. Es glückte ihm zwar nicht; aber er entdeckte bei dieser Gelegenheit die Insel Jan Mayen und gelangte bis auf 80° 23' nördlicher Breite, wo ihn wieder das Eis zur Umkehr zwang.

Hier ein Wort zu der Bezeichnung der geographischen „Breite". Durch die sogenannten Breitenkreise ist die Entfernung vom Süd- zum Nordpol in 180 gleiche Abschnitte geteilt, die Grade (°), die parallel zum Äquator laufen und — beim Äquator mit 0° beginnend — bis zu den beiden Polen, die 90° südlicher Breite und 90° nördlicher Breite haben, gezählt werden. Je ein Grad wird in 60 Bogenminuten (') unterteilt; 1' hat die Länge von 1,852 Kilometer (wofür wir auch die Bezeichnung „Seemeile" haben), da der Erdumfang 40 000 Kilometer beträgt. Die Entfernung von einem Breitengrad zum anderen ist mithin 111,12 Kilometer.

Hudson war demnach bis auf etwa 1000 Kilometer an den Nordpol herangekommen. —

Alle Versuche, den Seeweg nördlich um Amerika zu finden, waren bisher gescheitert. Die Unternehmungslust und der Forschungsdrang drohten zu erlöschen. Um diesen einen neuen Anreiz zu geben, setzte das englische Parlament einen Preis von 500 Pfund Sterling aus für denjenigen, der zuerst den 110. Längengrad erreichen würde. Der junge, tüchtige englische Kapitän Parry rüstete darauf im Jahre 1819 ein Schiff aus und überschritt tatsächlich diesen Längengrad. Damit war etwa die Hälfte des gesuchten Seeweges entdeckt.

Parrys Reise spielt in der Polarforschung deshalb eine besondere Rolle, weil sie mit aller Gründlichkeit und Fachkenntnis vorbereitet war. Bewußt war Parry auch an eine Überwinterung herangegangen, wobei er Barents Erfahrungen weiter vervollkommnete.

Zum ersten Male wird berichtet, daß im Winter außer frischem Fleisch auch Zitronensaft genossen wurde, das noch heute gültige Mittel gegen Skorbut, die gefürchtetste und tödliche Polarfahrerkrank-

heit, die durch Mangel an Vitaminen entsteht. Parry hat also hier Ernährungsmethoden angewandt, wie sie bis in die jüngste Zeit üblich und erfolgreich sind.

Nach seiner Rückkehr war Parry der bekannteste und berühmteste Polarforscher seiner Zeit. Noch zwei Expeditionen konnte er in die gleiche Gegend unternehmen, die ihm aber keine wesentlichen weiteren Erfolge brachten. Dann ging er 1827 nach Spitzbergen, wobei er den Spuren von Barents und Hudson in jene Gegend folgte, in der die Packeiskante am weitesten nördlich lag. Bewußt wollte er einen Vorstoß zum Nordpol unternehmen. Zum ersten Male in der Geschichte der Polarforschung erfolgte jetzt also ein direkter Angriff auf den Nordpol.

Von der Eiskante aus stieß er mit Schlittenbooten, die von Renntieren gezogen wurden, weiter vor. Die Renntiere versagten jedoch völlig im Packeis, so daß die Schlittenboote von Menschen gezogen werden mußten. Mühsam arbeitete sich Parry mit seinen achtundzwanzig Begleitern über das unwegsame Packeis nordwärts. Dabei stellte er jedoch zu seiner großen Überraschung bald fest, daß das Eis ständig südwärts trieb, und er somit gegen die Eisströmung anmarschierte. Oft trieb man während des Schlafes in den Zelten die gleiche Strecke zurück, die man unter großen Anstrengungen tags zuvor gewonnen hatte. Nach dreißig Tagen, am 23. Juli 1827, kehrte er um, als er kaum noch vorwärts kam und es sicher war, daß auf diese Art nie der Nordpol erreicht werden könnte. Immerhin hatte Parry den Nordrekord gebrochen. Er war bis auf 82° 45' nördlicher Breite gekommen.

Die Erfolge Parrys gaben der Suche nach der nordwestlichen Durchfahrt wie auch der gesamten Polarforschung neuen Auftrieb.

Der englische Kapitän John Ross war jahrelang unterwegs. Auch er erreichte sein Ziel zwar nicht, entdeckte aber am 1. Juli 1831 auf der Halbinsel Boothia-Felix den magnetischen Nordpol.

Wenig später, im Mai 1845, schickte England eine Regierungsexpedition unter der Leitung des erfahrenen Polarreisenden, Sir John Franklin (* 1786 † 1847), aus und stellte ihm hierfür zwei Schiffe, „Erebus" und Terror", zur Verfügung. Obwohl die Expedition vor-

züglich ausgerüstet war, wurde die Unternehmung doch zur größten Katastrophe in der Geschichte der Polarforschung. Für eine Dauer von drei Jahren war die Expedition vorgesehen. Als nach Ablauf dieser Zeit jedoch jede Nachricht ausblieb, wurden verschiedene Hilfsexpeditionen abgesandt, um Hilfe zu bringen und nach dem Verbleib zu forschen.

Die Franklin-Sucher, wie man diese Gruppe von Expeditionen nennt — es waren bis zum Jahre 1878 vierzig an der Zahl — konnten keinerlei Rettung mehr bringen. In mühseliger Kleinarbeit, an Hand von Funden wurde lediglich festgestellt, daß Franklin bereits 1847 gestorben und die übrigen Teilnehmer — über hundert — sämtlich verhungert waren. Jedoch wurde bei dieser Gelegenheit das geographische Bild der Polargebiete nördlich von Amerika weitgehend vervollständigt. Unter anderem konnte Kapitän Mac Clure die in den vergangenen dreihundert Jahren achtundfünfzigmal vergeblich gesuchte Nordwest-Durchfahrt finden. Aber trotz aller Schwierigkeiten gelang es dem Menschen doch, in langsamer und zäher Forscherarbeit immer weiter nach Norden in die unerbittliche Eiswüste vorzudringen. Hunderte hatten ihr Leben lassen müssen, die versucht hatten, das Geheimnis des Nordens zu ergründen; aber es fehlte nicht an mutigem Nachwuchs, die von den an dem Weg zum Pol liegengebliebenen Opfern des ewigen Eises übernommene Arbeit fortzusetzen. Nun, im Jahre 1868, war es die deutsche Germania-Expedition, die versuchen wollte, auf ihrem Vorstoß ins Unbekannte neue Erkenntnisse zu erwerben.

Die Fahrt der „Germania" 1868

Die Fahrt der Germania verlief anfangs sehr ruhig. Schon nach vier Tagen überschritt man den Polarkreis. Bald ging die Sonne für die Germania nicht mehr unter; der monatelange Polartag war für sie angebrochen. Anfang Juni befand man sich unter dem 73. Breitengrad, in der Nähe des Eises. Nebel kam auf, einzelne Eisschollen trieben vorüber, und bald hatte das Auge, wohin es nur blickte, ein weites Eisfeld vor sich. Die Germania fuhr längs der Eisschranke hin, bis sich eine offene Rinne zeigte, deren Richtung nach Grönland führte. Sie wurde benutzt, und das Schiff befand sich nun inmitten der treibenden Eisschollen. Da brach ein starker Sturm los, so daß das Schiff in allergrößte Gefahr geriet. Die Eismassen schoben sich jedoch ineinander fest, und das Schiff wurde nicht mehr unmittelbar vom Eis bedroht. Aber ein anderer Übelstand war damit verbunden. Die Germania war nun von riesigen Eisschollen fest eingeschlossen und konnte sich nicht mehr rühren. Das Eis selbst aber bewegte sich mit der Strömung längs der Ostküste nach Süden. Am 15. Juni konnte man schon deutlich die Küste sehen, an der man zu landen beabsichtigte; aber es war unmöglich, sie zu erreichen.

Immer weiter trieb das Eis nach Süden. Da bildeten sich endlich kleine Kanäle, so daß man Hoffnung fassen konnte, aus dem Gefängnis befreit zu werden. Nach und nach lösten sich die Eisschollen, und bald hatte man die Freude, wieder offenes Meer um sich zu sehen. Voller Hoffnung steuerte man erneut nach Norden, um vielleicht diesmal auf Grönland landen zu können. Aber der Ostwind der letzten Woche hatte das Eis an die Küste getrieben und so eine undurchdringliche Eisbarre aufgetürmt. Soweit man auch am Rande dieses Eiswalles entlang segelte und nach einer Durchfahrt spähte, überall

dieselbe trostlose Erscheinung. Dazu war das Wetter trübe und naß. Da die Stimmung der Mannschaft infolge des bisherigen Mißgeschicks gedrückt wurde, beschloß Koldewey, um ihren Mut zu beleben, dieses Kreuzen vor dem Eiswalle aufzugeben und zunächst den zweiten Teil seiner Aufgabe in Angriff zu nehmen.

Am 3. Juli langte man am Südkap Spitzbergens an und versuchte nun, nach Nordosten vorzudringen, um das sagenhafte Gillisland zu erreichen.

Wiederum aber stieß man auf gewaltige Eismassen, die jedes weitere Vordringen in der beabsichtigten Richtung unmöglich machten. Man mußte umkehren. Nun wurde versucht, Spitzbergen an der Westküste zu umfahren. Hier fand man offenes Fahrwasser und gelangte in nördlicher Richtung bis über den 80.° hinaus. Ein neuer Versuch, nach Grönland vorzudringen, mißlang ebenfalls. Das Jahr war zu ungünstig; selbst der Juli konnte das Eis nicht lockern, und so mußte man denn, wenn auch mit schwerem Herzen, vollständig von dem ersten Teil des Auftrages absehen. Man kehrte nach Spitzbergen zurück, wendete sich jedoch diesmal zur Nordküste dieser Inselgruppe, da man ja im Süden ebenfalls ungünstige Eisverhältnisse angetroffen hatte.

Die Nordküste war wunderbarerweise frei von Eis, noch in einer Breite von 80° zeigte das Meer eine Temperatur von 3 Grad Wärme und die Luft 2 Grad Wärme. Unaufhaltsam segelte man weiter und gelangte bis zum Eingang der Hinlopen-Straße, die das Hauptland Spitzbergens, Westspitzbergen, von der kleineren Insel, Nordostland, trennt. Hier stieß man zwar auf bedeutende Eismassen; aber man wußte doch zwischen den Eisschollen einen Weg zu finden und gelangte glücklich bis zum südlichen, bisher noch unerforschten Teil der Straße. Hier gönnten die Seefahrer ihrem hart mitgenommenen Schiff einige Ruhe. Man landete in einer kleinen Bucht des Nordostlandes, die man Augusta-Bucht nannte.

Dann versuchte man nach Osten zum Gillislande vorzudringen, aber vergeblich. Der Herbst nahte, dichte Nebel erschwerten die Schiffahrt, gewaltige Oststürme erhoben sich, man durfte deshalb mit der Heimreise nicht länger zögern, wenn man nicht vom Eise völlig ein-

geschlossen werden wollte. Zunächst segelte man nach Norden und gelangte bis in eine Breite von 81°, die von einem Segelschiff bis dahin noch nicht erreicht worden war; sodann fuhr man westlich von Spitzbergen nach Süden und landete am 9. Oktober in Bremen.

Die erste deutsche Nordpolarfahrt war glücklich durchgeführt. Hatte sie auch den wichtigsten Teil ihrer Aufgabe, die Erforschung der Ostküste Grönlands wegen der Ungunst der Eisverhältnisse nicht gelöst, so lieferten ihre wissenschaftlichen Beobachtungen, namentlich die über Witterungsverhältnisse und den Golfstrom im Gebiete von Spitzbergen doch reiche Ausbeute.

Die Zweite Deutsche Nordpolfahrt 1869—1870

Den rastlosen Bemühungen Dr. Petermanns gelang es, bereits im nächsten Jahre, 1869, eine neue Nordpolfahrt ins Leben zu rufen. Für diesmal war eine Überwinterung in Aussicht genommen. Zwei Schiffe wurden ausgerüstet: ein Dampfer, den man wiederum „Germania" taufte, und ein Segelschiff, die „Hansa", das als Begleitschiff galt und hauptsächlich Kohlen geladen hatte. Die Ausrüstung beider Schiffe mit Lebensmitteln und wissenschaftlichen Instrumenten geschah ohne Rücksicht auf Kosten, sie beliefen sich auf 240 000 Mark, ein Betrag, der leicht durch Spenden aufgebracht werden konnte.

Ziel der Expedition war wiederum die Ostküste Grönlands. Man wollte versuchen, an ihr möglichst weit nach Norden vorzudringen und dabei das Innere des Landes zu erforschen. Deshalb nahm eine größere Zahl Gelehrter daran teil wie nie früher an einer Polarreise.

Führer der ganzen Expedition war wiederum Kapitän Koldewey, Kapitän der Hansa war Hegemann. Die Gesamtzahl der Teilnehmer auf der Germania betrug 17, auf der Hansa 12 Mann, unter ihnen der österreichische Oberleutnant Julius Payer, der sich schon als kühner Alpinist und Kartograph einen Namen gemacht hatte und nun speziell die Gletscher und das Innere Grönlands erforschen sollte.

Am 15. Juni verließ die Expedition Bremen. Nach teilweise stürmischer Fahrt passierten die Schiffe am 5. Juli 1869 den Polarkreis, segelten an Jan Mayen vorbei und stießen am 15. Juli in 74° in der Nähe der Eisgrenze auf die ersten Eisberge, die wegen ihrer bizarren Erscheinung bei den Expeditionsteilnehmern, die noch nicht in der Arktis gewesen waren, größte Bewunderung hervorriefen.

Die vorherrschende Farbe der Eisberge ist ein mehr oder weniger dunkles Grün. Wunderbar ist oft infolge des Einflusses der Wärme

RASMUSON LIBRARY
UNIVERSITY OF ALASKA-FAIRBANKS

und der Wellen ihre Oberfläche gestaltet. Von Wind und Strom getrieben, ziehen sie majestätisch durch die Wogen. Seevögel benutzen oft die günstige Gelegenheit, um sich auf ihnen etwas Ruhe zu gönnen und nach Beute auszuspähen.

Je näher die Eisregion kam, desto zahlreicher traten solche Eisblöcke auf, bis man endlich in die Nähe des gewaltigen Eisstromes gelangte, der sich an der Ostküste Grönlands nach Süden hinzieht. Heftig brandete das Meer an der Eiskante. Schon aus weiter Entfernung vernahmen die Seefahrer das gewaltige Rauschen, und das Thermometer sank fast bis auf den Gefrierpunkt. Wohl mochten hier und dort bange Ahnungen von den bevorstehenden Gefahren auftauchen; aber die Hoffnung, jenseits des Eiswalls einen sicheren Winterhafen zu finden, belebte von neuem den Mut.

Da traten plötzlich die in dieser Gegend so häufigen Nebel auf, die Schiffe kamen auseinander. Drei Tage kreuzte die Germania an der Grenze des Eises, um die Hansa wiederzufinden.

Endlich vereinigte man sich wieder. Aber schon nach zwei Tagen, als die Germania eine im Eise entstandene Lücke untersuchte, gerieten die Schiffe wieder auseinander. Ein Signal der Germania wurde mißverstanden, Nebel trat ein, und die Schiffe wurden diesmal für immer getrennt.

Beim weiteren Vordringen stieß die Germania auf Packeis; jenseits erblickte man zum ersten Male die grönländische Küste; Nordwinde und eine heftige Strömung trieben das Schiff jedoch nach Süden, ein Durchdringen nach Westen war hier unmöglich. Man kehrte deshalb an die Eisgrenze zurück, um nördlich vom 74° nördlicher Breite den Durchbruch zu versuchen.

Hier konnte man die im Packeis häufig vorkommende Erscheinung von Luftspiegelungen beobachten.

Diese zauberhafte Naturerscheinung rührt von der eigentümlichen Brechung der Lichtstrahlen in den verschiedenen, ungleich erwärmten Luftschichten her. Sie kommt ja auch in den südlichen Gegenden vor, wo wir sie als „Fata morgana“ kennen. Aber in den Polarländern sind ihre Wirkungen bedeutend großartiger. Am häufigsten tritt sie des Mittags ein. Dann scheinen Eisberge am Himmel zu schwimmen.

Gegenstände, die für den Beobachter unter dem Horizont liegen, erscheinen durch sie in seinem Gesichtskreis. So sah der berühmte Walfischfänger und Polarfahrer Scoresby der Jüngere einst in der Luft das Bild eines umgekehrten Schiffes, das er sogleich als den von seinem Vater befehligten Walfischfahrer erkannte. Er hatte sich nicht getäuscht. Bald darauf erschien das Schiff. Zur Zeit der Luftspiegelung hatte es sich 30 Kilometer hinter dem Horizont befunden. Ein anderes Mal sah er einen Teil der ostgrönländischen Küste auf eine Entfernung von 140 Seemeilen, die sonst nur auf 60 Meilen weit gesehen werden konnte. —

Als der verhängnisvolle Nebel, der die Hansa zum zweiten Male von der Germania getrennt hatte, sich hob, schauten die Hansa-Männer sehnsüchtig nach dem anderen Schiffe aus. Aber es war nichts zu entdecken. Dem Auftrag gemäß suchte Hegemann die Küste zu gewinnen, wo man die Gefährten zu finden hoffte. Schon sah man die Küste in der Ferne, nur noch ein Eisfeld trennte das Schiff von ihr. Auch erblickte man im Westen freies Wasser mit hohem Wellenschlag, und die Mannschaft gab sich deshalb der frohen Hoffnung hin, es würde ein Kanal sich öffnen, der sie dorthin brächte; aber ein heftiger Nordwind trieb das Schiff in das Eis zurück.

Immer dichter legten sich die Eisschollen um das Schiff, es bildete sich neues Eis, die bisher offenen Wasserstellen froren zu, und am 19. September 1869 war die Hansa in einer Nordbreite von 73° vollständig eingefroren. Rings um das Schiff, soweit das Auge reichte, war ein unabsehbares weites Eisfeld. Von jetzt ab hatten die Seefahrer keine Gewalt mehr über das Schiff. Unaufhaltsam wurde die Hansa, von den Eismassen eingeschlossen, durch die Strömung nach Süden getrieben.

Welches Schicksal stand den Hansa-Männern bevor? Waren sie sich ihrer gefährlichen Lage bewußt? Sicherlich! Die Geschichte der Nordpolfahrten gab ihnen genügende Auskunft. Sie mußten also auf das Schlimmste gefaßt sein.

1769 waren sieben Hamburger und englische Schiffe ebenfalls an der Ostküste Grönlands vom Eise besetzt und zerdrückt worden; nur wenige von der Mannschaft kehrten nach Europa zurück. Dasselbe Unglück hatten 1777 gegen 50 holländische und Hamburger Walfischfahrer. Sämtliche Schiffe sanken; die Mannschaft zog von einem Schiffe zum anderen, und als das letzte gesunken war, retteten sich die Überlebenden auf eine Eisscholle.

Ohne Obdach und genügende Nahrungsmittel trieben die Unglücklichen fünf Monate lang nach Süden, umschifften auf ihrem sonderbaren Fahrzeuge Kap Farewell, bis sie endlich in Holsteinborg an der Westküste von Grönland gerettet wurden. Aber von den dreihundert

Mann, die ausgesegelt waren, sahen nur zwölf ihre Heimat wieder.

Die Hansa-Männer wußten also sehr gut, welches Schicksal sie erwartete. Was sie in ihrer trostlosen Lage zu ihrer Rettung noch tun konnten, wurde nicht versäumt. Um im Falle des Untergangs ihres Schiffes nicht obdachlos auf dem Eise zu sein, bauten sie von dem reichlichen Vorrat der Kohlenbriketts, die sie an Bord hatten und die für die Germania bestimmt waren, auf der großen Eisscholle ein Haus. Es war kein leichtes Stück Arbeit. Ein heftiger Wind wehte, und die Hände wurden steif vor Frost. Schnee, mit Wasser vermischt, das sofort gefror, diente als Mörtel. Das Haus wurde 6½ Meter lang, 3½ Meter breit und hatte in der Mitte eine Höhe von 2 Meter. Stangen und Bretter bildeten das Dach. Neben dem Hause wurde eine Flaggenstange mit der schwarz-weiß-roten Fahne errichtet. Noch bezog man jedoch das Haus nicht, noch konnte man an Bord wohnen.

Wild tobte der Nordwind und schob die Eisfelder mit ungestümer Gewalt aneinander. Die Eismassen drückten das Schiff so zusammen, daß die Spanten sich bogen. Trotz seiner bedeutenden Kohlenlast wurde es langsam aus dem Wasser gehoben. Da beruhigte sich das Eis wieder etwas, die zusammengeschobenen Felder trennten sich, und die Hansa glitt wieder in das Wasser hinab, blieb aber auf einem unter Wasser befindlichen Vorsprunge der Eisscholle liegen. Plötzlich ertönte der Schreckensruf: „Im Kielraum ist Wasser!“ Die Hansa mußte bei den Pressungen ein Leck erhalten haben. Leider war die Stelle nicht zu ermitteln, und das Wasser stieg zusehends. Die ganze Mannschaft eilte deshalb an die Pumpen; aber trotz der angestrengten Tätigkeit war es nicht möglich, des eindringenden Wassers Herr zu werden. Der ganze Kohlenraum füllte sich mit Wasser. Das Schiff mußte aufgegeben werden. Schon während des Pumpens war ein Teil der Mannschaft darangegangen, Proviant über Bord zu werfen; jetzt wurde auch noch alles übrige, was man erreichen konnte, wie Kleider, Boote, Segel, Kochherd, Öfen und anderes, auf die Eisscholle gerettet. Die zoologischen Sammlungen und die meisten wissenschaftlichen Instrumente mußte man zurücklassen.

An sechsunddreißig Stunden stand die Mannschaft während dieser Schreckenstage des 20. und 21. Oktobers bei einer Kälte von 25° C.

ununterbrochen an den Pumpen oder war mit Ausladen des Proviants beschäftigt gewesen. Ganz erschöpft legte man sich endlich im Kohlenhaus zur Ruhe nieder, aber kein Schlaf kam über die müden Augen. Vom Frost durchschüttelt, begab man sich am nächsten Tage wieder an die Arbeit. Die Hansa lag noch an derselben Stelle. Wenn sie auch mit Wasser vollgelaufen war und jeden Augenblick ihr Versinken zu befürchten stand, so machte man sich doch daran, die Masten zu fällen, um noch Brennmaterial für den Winter zu haben, da niemand mehr den Kohlenraum betreten konnte.

„Ich glaube gewiß", sagte Hildebrandt, der Obersteuermann der Hansa, später, „daß es dem Kapitän bei dieser Arbeit nicht um vieles besser zu Mute gewesen ist als mir. Jeder Axthieb in die Takelung schien mir wie ein Schlag in den eigenen Körper zu sein, so leid tat mir ihre Vernichtung; denn wie viele Arbeit und Mühe hatte es uns gekostet, sie erst in guten Stand zu bringen! Es war eine schwere Arbeit für uns, und doch mußte sie verrichtet werden. Nachmittags lag nur noch ein mit Wasser gefülltes Wrack vor uns; und ich darf es wohl gestehen, es hat mich tief bewegt, als ich die Hansa ihres schönsten Schmuckes beraubt in diesem Zustande sah."

In der darauf folgenden Nacht sank das Wrack auf den Meeresgrund hinab.

Die Schollenfahrt der Hansa-Männer

Jetzt blieb den Schiffbrüchigen nur die Hoffnung, daß die Eisscholle, auf der sie sich mit ihrem Kohlenhäuschen befanden, sie unversehrt nach Süden in die Nähe von bewohnten Gegenden tragen werde. Freilich, der Weg bis dahin war weit, Monate konnte vergehen, bevor die Rettung möglich wäre, wenn sie nicht schon vorher ihren Tod gefunden hätten.

Die Eisscholle, auf der sie wohnten, hatte zwar einen Umfang von mehreren Kilometern und war etwa zehn Meter dick; aber sie ragte nur einen Meter über das Wasser hervor und war somit ein sehr unsicheres Fahrzeug. Bei dem gewaltigen Sturm und den beständigen

Eispressungen war sie in steter Gefahr, auseinanderzubrechen. Es wurden deshalb die Boote, von deren Erhaltung das Leben der Hansa-Männer abhing, segelfertig gemacht und mit den nötigen Lebensmitteln versehen, um sie sofort besteigen zu können, sobald das Eisfeld zertrümmert werden würde.

Auch wurde das Kohlenhäuschen, so gut es ging, wohnlich eingerichtet. Die Wände wurden mit Decken und Segeltuch behängt und mit Spiegeln, Karten und den Küchengeräten geschmückt. Freilich fehlten die Fenster, qualmende Lampen mußten das Innere erhellen. Auch war der Raum für die 14 Mann sehr beschränkt, da ja auch der Ofen und der Kochherd darin Platz finden mußten. Eine Pritsche diente als Sofa und Schlafstätte. Waren alle versammelt, so konnte jeder nur über ein bescheidenes Plätzchen verfügen. Trotzdem suchte man gern das schützende Haus auf, wenn draußen bei einer Kälte von beinahe —30 Grad Celsius ein heftiger Nordwind dichte Schneemassen aufwirbelte.

Unausgesetzt trieben die Eismassen unfern der Küste, die man bei klarem Wetter deutlich sah, nach Süden. Wohl hätte man, von Scholle zu Scholle springend, die Küste erreichen können. Aber was hätte das genützt? Eskimos dort zu finden, konnte man nicht hoffen, und ohne Holz und Lebensmittel hätte man am öden Strande erfrieren und verhungern müssen.

Einen Nutzen brachte die nahe Küste jedoch trotzdem. Eisfüchse wurden durch den Geruch zur Hansa-Hütte herangelockt, ebenso Eisbären. Sechs Bären wurden erlegt, mehrere Seehunde und ein Walroß. Das frische Fleisch und das Pelzwerk waren eine willkommene Beute.

Abgesehen von der gelegentlichen Abwechslung durch die Jagd war das Leben auf der Eisscholle sehr einförmig; ein Tag verging wie der andere, nur daß sich die Gefahren, statt sich zu vermindern, vermehrten. Es kam das Weihnachtsfest, das man in schöner Weise feierte. Das neue Jahr brachte zunächst nur neue Gefahren. Am zweiten Januar trieb die Eisscholle dicht an die Küste heran. Man sah hier eine tiefe Einbuchtung, die man „Schreckensbucht" benannte. Ein heftiger Sturm war nämlich aufgekommen, der die Hansa-Männer zwang, in der Hütte zu bleiben. Durch das Toben des Sturmes vernahmen sie

aber das Ächzen der Eisscholle und das durch Reiben und Pressen der Eismassen entstehende Getöse, das sie mit Schrecken erfüllte. Sie verbrachten eine schlaflose Nacht in steigender Aufregung. Als sich am nächsten Tag der Sturm etwas legte, verließen alle die Hütte, um sich trotz des tiefen Schnees auf dem Eisfelde umzusehen. Da standen sie etwa 150 Meter von der Hütte entfernt schon am Rande des Eisfeldes. Mit Entsetzen sahen sie, daß es in zahlreiche Stücke zertrümmert war. Zwar war das Stück, auf dem sie sich befanden, noch das größte, aber es war nur der achte Teil des früheren, und wie leicht konnte die Zerstückelung weitergehen, zumal da die kleine Eisscholle noch weit größeren Gefahren ausgesetzt war, als das größere Eisfeld vorher.

Die Mannschaft machte jetzt die Brottaschen fertig, um bei einer schnellen Flucht doch noch wenigstens einige Tage ihr Leben fristen zu können. Weiter trieb die Eisscholle, nunmehr ein Spielball des Windes und der Wellen. In dichten Massen fiel der Schnee nieder. Er drang durch die feinsten Ritzen, bedeckte auch das Gesicht mit einer Eiskruste, die erst mit dem Messer abgeschabt werden mußte, wenn man etwas essen wollte. Ein Teil der Mannschaft stand ständig bei den Booten, um sofort bei der Hand zu sein, wenn die Eisscholle plötzlich ganz zerbröckelte. Stück für Stück löste sich von ihr los, schon stand das Kohlenhaus hart am Rande des schäumenden Meeres, die Mannschaft lagerte sich im Schnee oder stand bei den Booten. Da, in der Nacht vom 14. zum 15. Januar bildete sich ein Riß mitten durch das Kohlenhaus, und die Hälfte trieb mit der ganzen Einrichtung davon. Fünf Tage hielt die Mannschaft bei den Booten aus. Dann legte sich der Sturm. Sofort beeilte man sich, zu retten, was noch zu retten war. Die Scholle hatte jetzt nur noch einen Durchmesser von etwa sechzig Meter. Aus den Ruinen des alten Kohlenhauses wurde ein neues errichtet, das freilich wegen Mangel an Baumaterial so klein ausfiel, daß kaum sechs Personen, eng aneinander gedrängt, darin schlafen konnten, die übrigen mußten in den Booten liegen.

Die kleine Scholle schien von unsichtbaren Händen geleitet zu werden, denn sie steuerte zwischen Eisbergen glücklich hindurch.

Am 7. Mai befand man sich in einer Breite von 61°, nahe der Südspitze Grönlands. Man hatte nunmehr auf der Eisscholle einen Weg von 2000 Kilometern zurückgelegt, eine Entfernung wie von Berlin bis Konstantinopel. Doch nun war begründete Hoffnung auf Rettung vorhanden. Auf der Südspitze Grönlands lag die von deutschen Missionaren geleitete Kolonie Friedrichstal, und nach der Küste zu war offenes Wasser vorhanden; deshalb war jetzt der so lang ersehnte Augenblick gekommen, wo man die Boote besteigen und dem Lande zusteuern konnte. Man mußte sich auch beeilen, das Land zu erreichen, da die Lebensmittel zu Ende gingen.

Schnell waren die drei Boote, die stets segelfertig bereit waren, bestiegen und es ging der Küste zu. Aber noch über einen Monat sollte die an Mühen und Gefahren reiche Fahrt dauern. Schon war man nahe an die Küste herangekommen, da verhinderten neue Eis-

massen jedes Vordringen. Man mußte sich entschließen, die Boote über das Eis zu ziehen und aufs neue auf dem Eise zu rasten. Diese Arbeit erforderte bei halben Rationen von der entkräfteten Mannschaft unerhörte Anstrengungen. Nur mit dem äußersten Kraftaufwand konnte man vorwärts gelangen. Endlich öffnete sich eine breite Bucht; es zeigte sich Grün, rote Häuser wurden sichtbar, Menschen standen auf den Klippen und bestaunten die ankommenden Boote.

„Das ist ja unsere deutsche Flagge!" tönte es vom Ufer her über das Wasser. Die Rettung war da; die ersten Menschen, denen die Geretteten die Hand drückten, waren deutsche Landsleute, und in ihrer Pflege erholten sich alle wieder. In Julianehaab, der nächsten dänischen Station der Westküste, fanden sie die dänische Brigg „Constanze", die zwischen Grönland und Kopenhagen verkehrte, und so konnten die Hansa-Männer am 22. Juni ihre Rückreise antreten.

Am 2. September 1870, dem Tage der Schlacht von Sedan im Deutsch-französischen Krieg, trafen sie in Hamburg ein. Wenige Tage darauf waren sie wieder am Ort ihrer Abfahrt angelangt.

Julius Payer sagte über diese denkwürdige Schollenfahrt, er kenne kaum ein Beispiel in der arktischen Geschichte, welches so sehr Bewunderung verdiene. Die Disziplin unter seinen Leuten in Fällen erhalten zu haben, wo Not und Verzweiflung alle Bande der Ordnung zu zerreißen drohten, das sei eine beachtliche Leistung des Kapitäns Hegemann.

So war diese Fahrt, wenn auch das Ziel nicht erreicht worden war, von großer Wichtigkeit im Hinblick auf die gesammelten Erfahrungen.

Die Germania an der Ostküste Grönlands

Wie war es nun inzwischen der Germania ergangen? Ihr war der Durchbruch durch das Packeis gelungen. Am 13. September 1870 war sie von einer Fahrt zur Shannon-Insel zum sicheren Hafen im Süden der Sabine-Insel zurückgekehrt. Noch stand die Sonne mehrere Stunden am Tage über dem Horizont. Man wußte aber, daß sie am

6. November für drei Monate verschwinden würde. Diese Zeit bis zur Polarnacht mußte noch ausgenützt werden. Um das Land zu erforschen, wurden Schlittenreisen unternommen. Die erste ging in nordwestlicher Richtung zum Fligely-Fjord, dessen Erforschung man sich zunächst zur Aufgabe machte. Da man keine Hunde mitgenommen hatte, hier auch keine Eskimos antraf, von denen man sie hätte erhandeln können, so mußten die sechs Mitglieder der Expedition, darunter Koldewey und Payer, sich selbst vor den sechs Zentner schweren Schlitten spannen; nach Überquerung des mit glattem Jungeis bedeckten Fjords betrat man das Festland. Payer erstieg hier die zwölfhundert Meter hohe Westend-Spitze, die einen weiten Ausblick über die Küste, das Gebirge und die mit Packeis bedeckte See gestattete.

Kurz vor Anbruch der langen Winternacht wurde noch eine weitere Schlittenfahrt unternommen, diesmal nach Süden, um die Gäel-Hamkesbai zu untersuchen.

Teilnehmer dieser Fahrt waren Payer, Dr. Copeland und drei Matrosen. Sie dauerte vom 27. Oktober bis 4. November. Nur vier Stunden war am Tage der Abreise die Sonne noch über dem Horizont.

Kaum hatte man eine kurze Strecke zurückgelegt, als ein heftiger Südwind aufkam, der den Forschern bei 18 Grad Kälte schwer zu schaffen machte. Um sich nach einem passenden Wege durch das Gewirr von Klippen und Eisbergen umzusehen, zerstreuten sie sich. Plötzlich hörten sie den Ruf von Dr. Copeland: „Ein Bär! Ein Bär!"

„Eiligst kamen wir herbei", so berichtete Payer später in seinen Erinnerungen, „und fanden unseren Gefährten hinter einer Gruppe hoher Eisklippen in jenem Zustande der Aufregung, welchen ein eben stattgehabtes Handgemenge mit einem Eisbären erklärlich macht. Copeland erzählte, er sei aus einer Entfernung von ungefähr fünfzig Schritt überfallen worden. Der Bär war aus einem Dickicht ragenden Eises hervorgebrochen, hatte sich auf dem glatten Eise bis auf fünf Schritt Entfernung schleifend genähert, dann aufgerichtet, anspringend mit beiden Vordertatzen nach Copeland geschlagen und ihn umgeworfen. Copeland hatte nicht die Zeit gehabt, sein Gewehr zu laden; doch als ihm das Tier die Kleidung aufriß, hieb er es mit dem Laufe auf die bei allen Bären empfindliche Schnauze. Dies — vielleicht auch

unsere lärmende Annäherung — hatte die unerwartete Folge, daß der Unhold die Flucht ergriff. Wir sahen ihn einige hundert Schritte weit in jenem den Bären eigentümlichen Galopp, sich häufig umsehend, von dannen ziehen."

Nach manchen mühseligen Wanderungen und Verirrungen näherte man sich wieder der Küste und erreichte die in der Bucht liegende Clavering-Insel mit ihren 1200 bis 1500 Meter hohen, firnbedeckten, schroffen Bergmassen. Der zwischen ihr und dem nördlichen Ufer der Bai sich nach Westen erstreckende Fjord, der seiner großartigen Umgebung wegen der Tiroler-Fjord genannt wurde, sollte nun näher erforscht werden. Um das Reiseziel möglichst weit ausdehnen zu können, war es jedoch bei der kurzen Frist, die noch übrig blieb, nötig, die Kräfte bis zum äußersten anzustrengen und den geringen Proviantvorrat nach Möglichkeit zu schonen. Ein großer Übelstand war dabei der Mangel an Spiritus. Man konnte infolgedessen nicht genügend Eis und Schnee schmelzen, um den brennenden Durst zu löschen. Schnee in den Mund zu nehmen, war nicht anzuraten. Bei dem hohen Kältegrad, den er besitzt, brennt er auf den Lippen und verursacht Blutungen. So mußte man denn oft empfindlichen Durst leiden. Schon daraus ersieht man, mit wie großen und mannigfachen Beschwerden eine Schlittenreise im hohen Norden verbunden ist. Hatten sich die Forscher am Tage bei schneidendem Wind, durch tiefen Schnee, über Eis oder ein Gewirr von Eisblöcken mühsam fortgeschleppt, so erwartete sie des Abends nicht etwa eine behagliche Ruhe, die allein imstande wäre, die nachteiligen Folgen der Strapazen aufzuheben und den Körper zu neuen Anstrengungen zu stärken; die Leiden der Nachtruhe waren in der Regel nicht geringer als die des Marsches.

„Nach beendigtem Tagesmarsch" — so heißt es bei Payer — „in der Regel bei Eintritt der Finsternis, wählt man eine geeignet erscheinende Stelle des Strandes oder irgendeine Eisfläche zur Lagerstätte. Kleinere Schneelagen werden mit dem Fuß weggestreift, scharfkantige, festgefrorene Blöcke mühsam beseitigt, größere manchmal mehr als 100 Schritte weit geschleppt, um die Zeltleinen daran zu befestigen, eine Arbeit, die bei einer Temperatur von 15 bis 25 Grad

unter Null besonders bei Wind immerhin einige Überwindung erfordert. Ein Gewehr liegt schußbereit auf dem Boden, während mit dem anderen ein Mann zum nächsten, zuweilen ziemlich weit gelegenen Eisberg geht, um das zur Bereitung des Abendessens oder des Frühstücks erforderliche salzfreie Eis zu holen. Die Waffe ist unbedingt notwendig; denn der Bär stattet seine Besuche immer dann ab, wenn man am wenigsten darauf gefaßt ist. Dann bricht die Nacht über die trostlose Einöde herein, und die Berge rings um den Fjord erscheinen als schwarze, gespensterhafte Massen.

Der Schlitten wird seiner Last entledigt, eine viel schwierigere Sache, als es scheint; denn obgleich nur Unentbehrliches mitgenommen wurde, so hat man doch der Sorgen genug, die Instrumente und das Gepäck zu sichern, die geologische und die karge botanische Ausbeute zu ordnen; endlich, und dies hat auch am Morgen zu geschehen, Barometer und Thermometer abzulesen.

Das Zelt ist aufgestellt, die Decken hereingeschafft, das Gewehr liegt dicht am Eingang; nach einer ganz bestimmten Ordnung werden nun in das Zelt die Instrumente, der Kocher und das Schuhzeug hineingestellt, zuletzt wird der Schlitten schützend daran angelehnt. In Europa zieht man sich zum Schlafen aus, in den Polargebieten dagegen zieht man sich dazu an. Jeder befreit den langen Bart von den dicken Eisklumpen und sucht seine Reservestrümpfe oder die aus Bärenfell genähten Schuhe. Die Beine werden in den Schlafsack gesteckt, ihnen folgt der Leib. Der Raum ist so beengt und die Menschenzahl so groß, daß man beim Ausziehen der Stiefel auf dem Bauche des Nachbarn sitzen muß.

Der eis- oder schneegefüllte Kocher ist in Tätigkeit. Nachdem das Abendessen eingenommen ist, tritt eine kurze Siesta ein, die einzige behagliche Zeit des Tages.

Man setzt die Pfeifen in Brand, und bald ist die Luft im Zelt blau. Die Tagesereignisse, neue Entdeckungen werden nun gemeinsam erörtert, das Tagebuch wird abgeschlossen, und den an Durchfall Erkrankten wird Opium gereicht. Darauf werden regelmäßig zwei bis drei Löffel Rum oder Kognak ausgegeben. Einige Minuten flammt die Unterhaltung in ausgelassener Heiterkeit auf, dann wird die Pfeife

ausgeklopft. Der Schlaf, zu welchem nur fünf bis sechs Stunden Zeit bleiben, soll den empfindlichen Nahrungsmangel vergessen machen.

Plötzlich fühlt der Nachbar ein Tasten und Krabbeln an seinem Kopf; es brummt draußen. Der Ruf: Ein Bär! weckt die Schläfer! Jedoch, es war nur ein Fuchs. Der Sturm fällt in mächtigen Böen über das Zelt her, eiskalter Hauch dringt durch das Gewebe und durch den Schlafsack; wie durch ein Sieb fällt ununterbrochen der Schneestaub hernieder. Die Flut kommt; hart neben dem Zelt drängen und schieben sich die gebrochenen Eisschollen. Endlich, nach mehreren Stunden kommt der so sehnlichst herbeigewünschte und so notwendige Schlaf.

Es ist 3 Uhr, Zeit zum Aufbruch. Anziehen, Kochen, Packen im Finstern usw. verursachen anfänglich viel Zeitverlust; nach einer Stunde erfolgt der Abmarsch.

Behutsam geht es über die von der Flut zerbrochenen Ränder des Küsteneises und weit über die bahnlose Wüste, die eigentlich ein Meer sein soll — in schweigsamem Ziehen." —

An einem der nächsten Tage hatten die Schlittenreisenden das Glück, auf Renntiere zu stoßen. Man machte sofort Jagd auf sie und erlegte zwei. Da infolge des geringen Proviants der Hunger groß war, fielen sie sofort über das rohe Fleisch her. Als man dann später am Strande Treibholz fand, konnte man auch Feuer machen und sich den Genuß gekochten Renntierfleisches verschaffen. Eskimos dagegen traf man nicht, das Land war unbewohnt.

Payer machte mit Dr. Copeland noch einen Abstecher in das Innere des Tiroler-Fjords. Sie kletterten über Moränen und versuchten, einen Gletscher zu besteigen. Das Eis war jedoch so glatt, daß sie nur mit Mühe einen Teil davon bezwingen konnten. Dann wurde es hohe Zeit umzukehren. Die Polarnacht stand dicht bevor, schon kam die Sonne nicht mehr ganz am Horizont hervor. Die Gefahr, in Eisspalten zu stürzen, war bei der beginnenden Dunkelheit groß. Da wurden die Reisenden plötzlich durch Walrosse erschreckt, die in ihrer unmittelbaren Nähe durch das Eis brachen.

„Wir flüchteten", so erzählte Payer, „so rasch wir konnten, jeder Versuch, sich zu verteidigen, wäre sinnlos gewesen; aber die Walrosse

schwammen ebenso schnell unter dem Eise nach, zertrümmerten es in unserem Umkreise und trugen offenbar Verlangen, in unserer Gesellschaft zu schwimmen — eine Zumutung, die ebenso ungerechtfertigt als unheimlich war. Wir verteilten uns möglichst, liefen über den Eisschlamm und größere Eisflächen, verfolgt von dem Rauschen und Prasseln der durchbrechenden Ungeheuer. Zum Glück befreite uns ein Stück alter, starker Eisfläche beim Kap Wyn endlich von der Zudringlichkeit unserer Begleiter."

Nunmehr wurde das Eis sicherer, und nach einem tüchtigen Marsch langten alle wohlbehalten wieder beim Schiffe an.

Die Überwinterung

Schon mit dem Ausgang des Sommers glich die Temperatur der eines mäßigen europäischen Winters. Alle Anzeichen sprachen für einen besonders rauhen Winter. Die Vögel flogen nach Süden; Wal-

rosse und Seehunde begaben sich zum äußersten Küsteneis, wo noch offenes Wasser anzutreffen war, die letzten Schmelzbäche der Insel erstarrten. Nach und nach trat jene Stille ein, die dem arktischen Winter so eigen ist. Alle Tierlaute verstummten, die Brandung der Wogen hörte auf, und der Wasserfall wurde eine glänzende Eismasse. Nur noch kurze Zeit am Tage sandte die Sonne ihr mattes Licht. Diese allmähliche Erstarrung wirkt auf den Polarfahrer niederdrückend, besonders, wenn er sie zum ersten Male erlebt. Es bleibt ihm jedoch nur wenig Zeit für schwermütige Gedanken. Viel ist zu tun, um alle Vorkehrungen gegen Kälte und Winterstürme zu treffen. Zunächst wurde die Germania durch einen in das Eis gesägten Kanal bis auf 200 Meter an die Küste herangebracht. Sie befand sich nunmehr hier in der Bucht vor den Winterstürmen in Sicherheit. Nun ging man daran, das Schiff für den Winter einzurichten. Nachdem man die Segel und Rahen abgenommen hatte, wurde das Deck mit einem Zelt aus Segeltuch dachartig überspannt. Eichene Pfosten stützten es, und eine Schicht Moos wurde daraufgelegt, zu der später noch eine dicke Schneelast kam. Um das Schiff herum wurde eine Mauer von Eisblöcken aufgerichtet, damit die Wärme im Schiff besser erhalten bleiben sollte.

Da man für den ganzen Winter auf die engen Schiffsräume angewiesen war, galt es, diese so viel wie möglich zu erweitern und wohnlich einzurichten. Es wurden deshalb der Proviant, dem die Kälte nichts schaden konnte, ferner Lotleinen, Tauwerk, die drei Boote, Fässer, Pulver und Schiffsgeräte aller Art an Land geschafft; dort wurden sie durch Steine und Sand geschützt, über die man Wasser goß, das alsbald gefror und mit den Steinen eine feste Masse bildete. So waren sie vor den Angriffen der Eisbären gesichert, die eine unglaubliche Kraft besitzen, solche Verstecke zu erbrechen. Außerdem wurden am Ufer zwei Observatorien gebaut, das eine für astronomische, das andere für magnetische Beobachtungen. Immer matter wurde das Tageslicht, Füchse und Eisbären zeigten sich seltener, die Kälte nahm täglich zu und der Boden gefror steinhart. Das Wetter blieb jedoch noch günstig, so daß man die Gelegenheit benutzte, auf dem glatten Eis der Fjorde Schlittschuh zu laufen. Mit dem 6. No-

vember begann die drei Monate lange Nacht. Gleichzeitig mit dem Verschwinden des Tageslichtes kamen schwerste Schneestürme, die mit wenigen Unterbrechungen bis Mai anhielten.

Beschäftigungen für die Mannschaft während der langen Winternacht gab es verschiedener Art. Da mußten zunächst die am Strande aufgestellten meteorologischen Instrumente, wie Thermometer, Barometer u. a. stündlich abgelesen werden, ferner war das Deck öfters von den hereingewehten Schneemassen zu reinigen, stündlich mußte auch ein Loch ins Eis gehackt werden, um sowohl Beobachtungen über Ebbe und Flut zu machen, wie auch im Falle einer Feuersgefahr sofort Wasser zur Hand zu haben; endlich mußte man regelmäßig Schnee hereinholen, der zur Gewinnung des für die Küche nötigen Wassers gebraucht wurde. Außerdem rüstete man sich auf die Frühjahrsschlittenreisen durch Anfertigung von Kleidungsstücken, Schneebrillen, Kochmaschinen und Schlitten nebst Zubehör sorglich vor.

Für die Arbeiten im Schiffsraum stand nur ein Tisch in der Kajüte zur Verfügung, da man aus Mangel an Öl nicht zwei Lampen gleichzeitig brennen konnte. Die Glaszylinder waren bald zersprungen, so daß der Qualm der Lampe für die Augen sehr lästig wurde. Wollte man für einige Augenblicke frische Luft schöpfen, so blieb bei heftigstem Schneesturm nur das Deck als Erholungsort übrig.

Kehrte man von einem solchen Spaziergang zur Kajüte zurück, so hatte man zuweilen einen Temperaturwechsel von 60 Grad durchzumachen, außerdem verursachte man durch das Öffnen der Tür einen empfindlichen Luftzug und vermehrte durch den Schnee, mit dem man in der Regel überschüttet war, die Feuchtigkeit in den Räumen. Der Boden war stets naß und kalt, sogar in den Kojen setzte sich die Feuchtigkeit als Eis in dicken Krusten ab. Sehr peinlich war auch der Mangel an Waschwasser. Kaum gewann man täglich die genügende Menge Trinkwasser für die Küche. An Bäder durfte man überhaupt nicht denken. Kleider zu waschen, wäre auch nicht ratsam gewesen, da sie ja doch vom September bis Juni nicht trocken geworden wären. Aber sogar das Wasser zur körperlichen Reinigung mußte auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Erdrückend für das Gemüt war die Einförmigkeit des täglichen Lebens und der Mangel an Licht. Den

ganzen Winter über mußte man sich mit dem Licht einer einzigen Lampe begnügen. Dazu saß man Tag für Tag um den gemeinsamen Tisch, sah während der ganzen Zeit nur dieselben blassen Gesichter, hörte bei dem Mangel an Stoff für die Unterhaltung dieselben Gespräche und Geschichten — dabei erlahmte die Phantasie, und selbst der sonst spannendste Lesestoff wirkte schwermütig.

Trotzdem war der Gesundheitszustand der Mannschaft durchaus befriedigend. Dank der Vortrefflichkeit des Proviants blieben alle vom Skorbut bewahrt.

Am 11. Januar 1871 hatte man eine aufregende Abwechslung. Im Schiff brach Feuer aus. Schon erfüllte dichter Rauch den Zeltraum an Deck, da erst wurde es bemerkt. Jetzt zeigte sich die Nützlichkeit des stets offen gehaltenen Flutloches. Man konnte Ströme Wassers herbeischaffen, so daß das Feuer gelöscht werden konnte, ehe es den Kohlenraum ergriff.

Am Tage zuvor hatte sich zum ersten Male wieder ein Eisbär gezeigt, bald darauf erschienen mehrere. Nach und nach wurden ihre Besuche häufiger, ja, sie beobachteten das Schiff unablässig. Ihre Zudringlichkeit wurde so groß, daß sie bis in die unmittelbare Nähe kamen. Man unternahm deshalb öfters Ausfälle gegen sie, um die Umgebung des Schiffes sicherzustellen. Wer auch nur einige Schritte entfernt vom Schiff etwas zu tun hatte, mußte jederzeit ein geladenes Gewehr bei sich führen; denn der Hunger machte die Tiere besonders gefährlich. Das erfuhr auch Dr. Börgen.

„Es geschah am 6. März abends", so erzählte Payer, „daß wir, glücklicherweise schweigsam, in der Kajüte saßen, als Koldewey plötzlich durch einen schwach vernehmbaren Hilferuf von außen aufgeschreckt wurde. Eiligst stürmten wir sämtlich die Treppe hinan, durch den Schneetunnel auf Deck, um das Zelt zu öffnen, das dieses überdeckte. Börgens Ruf: Ein Bär schleppt mich fort! schlug an unser Ohr. Es war finster, fast nichts zu sehen; wir stürzten, unser Kapitän voran, in Richtung des Rufes mit Stangen, Gewehren u. a. über Eisklippen und Schneewehen fort, um unseren Gefährten dem Tier zu entreißen. Ein in die Luft gefeuerter Schreckschuß hatte den Erfolg, daß der Bär seine Beute aufgab und einige Schritte entlief. Freilich

kehrte er zurück und holte sie wieder; sein Opfer über das Strandeis schleifend, kam er dicht an die nach Süd ziehende ebene Eisfläche. Alles hing davon ab, daß wir ihn einholten, bevor er diese gewann. Über ihre ununterbrochene Bahn wäre er trotz seiner Last entkommen. Es gelang. Der Bär wandte sich einen Augenblick gegen uns, ergriff aber beim allgemeinen Andrang und dem fortgesetzten Schießen die Flucht und ließ seine Beute fallen. Wir hoben unseren armen Gefährten vom Eise auf und wollten ihn in die Kajüte tragen; aber nach wenigen Schritten bestand der unerschrockene Börgen darauf, im Eilschritt an Bord zu laufen. Entsetzen überfiel uns, als Licht gebracht wurde. Der Bär hatte Börgen die Kopfhaut in verschiedenen Richtungen aufgerissen, ihn auch an anderen Stellen mehr oder minder stark verletzt, Kleidung und Haar waren förmlich in Blut getränkt. Wir improvisierten in der hinteren Abteilung unserer Kajüte ein Lager, da Börgens Koje nicht Platz genug bot, und zogen uns auf die sieben Quadratmeter große Fläche zurück, welche Tisch, Mast, Ofen und Bett noch übrig ließen. Die ersten chirurgischen Operationen wurden auf dem Kajütentisch gemacht. Dabei mag der merk-

würdige Umstand Erwähnung finden, daß, obgleich Börgen mehrere hundert Schritte weit mit halbentblößtem Schädel bei 25 Grad Kälte gelaufen war, dennoch seine Kopfhaut so vollständig zusammenheilte, daß nicht ein einziges Stückchen abgestoßen wurde. Wie wir nachher erfuhren, war Börgen von der stündlichen Ablesung der an Land aufgestellten Thermometer zurückgekehrt, als er nur mehr 20 Meter vom Schiff entfernt von dem Bären, der geräuschlos hinter Eisblöcken hervorsprang, überfallen wurde.

Börgen trug das Gewehr ohne gespannten Hahn unter dem Arm. Durch den Bären plötzlich überrascht, suchte er ihn, indem er ihm die Blendlaterne entgegenhielt, zu verscheuchen. Den Bär störte dieses Blenden nicht im geringsten, er warf Börgen im Sprung um, trat auf ihn, biß ihn etliche Male in den Kopf und schleppte ihn fort. Zum Glück verhinderte die dicke Pelzkappe, daß der Rachen des Raubtieres den Kopf umfaßte. Wie Börgen später erzählte, glitten die Zähne der Bestie an dem Schädelknochen knirschend ab. Als das Tier vom Schiffe her den Lärm vernahm, ergriff es Börgen an der Hand, deren Pelzhandschuh ganz zerfetzt wurde, dann am Fuße, dessen Stiefel es auszog, und schleifte ihn im Galopp über Eishöcker und Schneehohlwege fort. Es war ganz ohnmächtige Gegenwehr, daß Börgen seinen furchtbaren Feind durch Hiebe mit dem noch angezogenen Pelzhandschuh zu verscheuchen suchte. Börgen ließ dabei sein Taschenchronometer fallen; bewaffnet und mit Laternen ausziehend, fanden wir die Uhr nachts auf dem Eise wieder. Sie war stehengeblieben, ging indes wieder, nachdem sie in der Hand erwärmt worden war. Der Bär aber, nach der Walroßinsel entkommen, erschien schon am folgenden Tag wieder in der Nähe des Schiffes."

Am 3. Februar endlich zeigte sich die Sonne wieder. Mit ihr kamen neuer Mut und neue Hoffnung für die Mannschaft. Freilich konnte man das Schiff erst zwei Monate später von seinem lästigen Zeltdache befreien; denn noch immer hielten die Schneestürme an, und noch am 21. Februar zeigte das Thermometer minus 40 Grad.

Sobald die Witterung es erlaubte, ging man eifrigst daran, die im Herbst begonnenen Schlittenreisen fortzusetzen. Hauptziel war diesmal, so weit wie möglich nach Norden vorzudringen. Man machte aber die Erfahrung, daß in Ostgrönland die Schlittenreisen während des Frühlings noch weit beschwerlicher waren als im Herbst. Es wehen dann nämlich immer noch die schwersten Schneestürme. Auch wird das Vordringen sehr durch die Unebenheit der Küste erschwert. Man ist gezwungen, auf dem Eis der Meeresküste oder dem der Fjorde zu reisen. So erfordert denn eine Strecke, die man mit einem Schiff an einem Tag zurücklegen könnte, bei einer Schlittenreise eine volle Woche oder mehr.

Die erste Schlittenreise galt der Erforschung des nördlichen Ostgrönland. Mit Sorgfalt bereitete man sich zu dieser bedeutenden Aufgabe vor. Man hoffte, die Dauer der Reise auf fünfzig bis sechzig Tage ausdehnen zu können. Der Schlitten wurde mit dem nötigen Proviant an Brot, Fleischextrakt, Hülsenfrüchten, die man vorher gekocht und dann hatte gefrieren lassen, Kaffee und Kognak versehen. Dazu kamen der Kocher, sechzig Flaschen Spiritus, der gemeinsame Schlafsack, das Zelt, die Instrumente, Handwerkszeug, Gewehre und Patronen.

Am 8. März wurde die Reise angetreten. Man kam aber nur bis zum Nordende der Sabine-Insel. Der Schlitten war zu schwer beladen. Man kehrte deshalb zum Schiff zurück, um die Schlittenausrüstung zu erleichtern. Als man noch damit beschäftigt war, traten wieder Stürme mit solcher Heftigkeit auf, daß man es vorzog, besseres Wetter abzuwarten. Bald setzte sich die neue Expedition in Bewegung. An ihr nahmen acht Mann, darunter Koldewey und Payer, teil. Am 24. März wurde abmarschiert und am 3. April die nördlichste Spitze der bisher bekannten ostgrönländischen Küste erreicht. Nun befand man sich auf noch unerforschtem Boden und hatte Gelegenheit, die Karte Ostgrönlands zu erweitern. Als man die Reise fortsetzte, entdeckte man neue Inseln, die auch hier zahlreich dem Festland vorgelagert waren, und nannte sie Koldewey-Inseln. Zwischen

ihnen und der an Fjorden reichen Küste drang man weiter nach Norden vor. Am 11. April langte man am Kap Bismarck an. Aber hier in der Sturmbai sollte die Schlittenreise ihr Ende erreichen. Ein drei Tage andauernder Schneesturm erhob sich und zwang die Reisenden, im Zelt zu bleiben. So wartete man tagelang, frierend und fastend, auf das Aufhören des Sturmes, um dann — sich von neuem vor den Schlitten zu spannen. Unter Aufbietung aller Kräfte gelangte man bis zum 77. Breitengrad. In Anbetracht der großen Hindernisse verdient dieser Erfolg Anerkennung, wenn auch die kühnen Hoffnungen der Führer bei weitem nicht in Erfüllung gegangen waren. Noch war ja die Frage nach dem Norden Ostgrönlands und der Beschaffenheit des Polarmeeres ungelöst geblieben. Aber der Mangel an Proviant forderte gebieterisch die Umkehr. Man erbaute an diesem nördlichsten Punkt eine Steinpyramide, verwahrte darin einen kurzen Reisebericht, sammelte einige Moose, Flechten und Blütenpflanzen, und zurück ging es den gleichen beschwerlichen Weg. Endlich besserte sich die Bahn etwas, und da man den Wind im Rücken hatte, konnte man Segel setzen und damit das Ziehen des Schlittens ganz erheblich erleichtern. Am 27. April langte man endlich wieder beim Schiff an.

Die neuentdeckte Küste Ostgrönlands erhielt den Namen „König-Wilhelm-Land".

Noch lag die Germania vom Eis fest eingeschlossen im Hafen, und vor Mitte Juli konnte nicht mit Aufbrechen des Eises gerechnet werden.

Die Natur des Landes hatte sich jedoch inzwischen völlig verändert. In Scharen erschienen die Vögel wieder aus dem Süden. Lemminge huschten zwischen den vom Schnee freigewordenen Steinen hervor, Hasen und Renntiere suchten an den Schmelzbächen eifrig nach grünem Moos. Auch der Moschusochse ließ sich sehen.

Dieses sehr merkwürdige Tier, ein Mittelding zwischen Schaf und Rind, an Größe etwas kleiner als das europäische Rind, ist mit langen, zottigen dunklen Haaren bedeckt, hat kurze Füße, dagegen ungemein starke, am Grunde verwachsene Hörner. Zahlreich kommt er auf den Parry-Inseln im nordamerikanischen Polarmeer vor, selten ist er in Westgrönland. Sein Vorkommen hier in Ostgrönland wurde erst durch die deutsche Nordpol-Expedition nachgewiesen. Man fand

ihn hier in Herden von zwanzig bis dreißig Stück. Mit Renntieren weidete er friedlich an derselben Stelle, da er sich wie diese von der Tundra nährt.

Die Haut ist wegen ihrer Dicke weniger zu Kleidern geeignet, mehr zu Decken. Trotz ihres wilden Aussehens sind diese Tiere harmlos, und die Jagd auf sie ist ungefährlich. Wird eine Herde mit ihren Jungen überrascht, so haben sie die Eigentümlichkeit, ein Karree zu bilden, wobei sie die Jungen in die Mitte nehmen. Die Alten stehen an den Außenseiten, senken die Köpfe und erwarten ruhig den Angriff. Sie können dann leicht geschossen werden. Jagen sie aber plötzlich davon, so ist es schwer, ihnen zu folgen, da sie selbst über Steingeröll und über geneigte Schneeflächen gewandt zu entfliehen vermögen.

Entdeckung des Franz-Josefs-Fjords und Heimkehr

Winter und Frühling waren vorüber, der Sommer bereits angebrochen. Längst war die Germania schon seeklar; aber erst am 22. Juli konnte sie ihr Eisgefängnis verlassen, in dem sie zehn Monate lang hatte zubringen müssen. Zunächst versuchte man noch einmal nach Norden vorzudringen, wurde aber durch dichtes Packeis daran gehindert. Nun ging es nach Süden, und man fand am Kap Franklin den Eingang zu dem Fjord, der noch auf keiner Karte verzeichnet war und dessen Entdeckung und Erforschung den eigentlichen Glanzpunkt dieser Expedition bilden sollte. Dieser wundervolle Meeresarm erhielt den Namen Kaiser-Franz-Josefs-Fjord. Im Innern war freies Wasser, die Eisdecke war vollständig verschwunden, nur ungeheure Eisberge trieben noch hin und her. Sie überragten zuweilen die Masten um das dreifache. Ihre bedeutende Höhe von 60 Meter setzte eine Tiefe von 300 Meter unter dem Wasserspiegel voraus, und als man Lotungen vornahm, fand man noch bei 1000 Meter keinen Grund.

Es war ein prachtvoller Fjord. Was in unseren Alpen in so großartiger Weise nur vereinzelt vorkommt: steile Felswände, tiefe Schluchten, gewaltige Gletscher, rauschende Wasserfälle und im Hin-

tergrund schnee- und eisbedeckte Bergriesen — hier war alles auf engem Raum vereinigt. Mehrere Tage wurde die interessante Fahrt fortgesetzt. Bei jeder Windung des Fjords zeigten sich neue Bilder überraschender Schönheit. Da zwang aber ein Schaden am Dampfkessel zur Umkehr; denn auf eine zweite Überwinterung war man nicht eingerichtet. Und so wurde am 17. August die grönländische Küste verlassen. Es gelang der Germania, sich durch die Eisschollen einen Ausgang zum offenen Wasser zu bahnen, und alle atmeten erleichtert auf, als man endlich das Eis hinter sich hatte.

Am 11. September landete die Germania in Bremerhaven, das sie vor 453 Tagen verlassen hatte. So waren denn alle gesund von der gefahrvollen Reise wieder heimgekehrt. Auch mit den Ergebnissen der Expedition konnte man zufrieden sein. Zwar hatte man den Nordpol nicht erreicht; aber eine bedeutende neue Strecke der Küste Ostgrönlands war der geographischen Kenntnis erschlossen worden. Reichhaltig waren die Beobachtungen, die man über Witterungsverhältnisse, über das Tier- und Pflanzenleben in Ostgrönland gemacht hatte. Die Wissenschaftler hatten außerdem die geologischen Verhältnisse des Landes untersucht und eine Gradmessung vorgenommen, die wegen der nördlichen Lage des Landes von besonderem Werte war. Endlich hatte man durch die Entdeckung und teilweise Erforschung des Franz-Josefs-Fjords höchst wichtige Aufschlüsse über die Natur des Inneren von Grönland erhalten. Auch im Ausland mußte anerkannt werden, daß diese zweite deutsche Nordpol-Expedition in wissenschaftlicher Beziehung „weitaus die vorzüglichste dieses Jahrhunderts" gewesen war.

Eine verunglückte Expedition - und doch ein Erfolg

Langsam, aber in unentwegter Zähigkeit setzte der Mensch seinen Fuß immer höher hinauf nach dem Pol zu. Im Jahre 1875 stieß der Engländer George Nares zwischen Grönland und den kanadischen Inseln nach Norden vor; dabei gelang es einem Expeditionsteilnehmer, Markham, auf einer Schlittenreise bis zu einer Breite von 83° 20' vorzudringen. Obgleich es noch sehr früh im Jahre war, am 12. Mai 1876, mußte er umkehren, wenn er nicht die ganze Schlittenexpedition gefährden wollte.

Die mit einem großen Aufwand von drei Millionen Mark unternommene Expedition, auf die große Hoffnungen gesetzt worden war, hatte für die letzten Zweifler als Ergebnis erbracht — was für die Kenner allerdings schon kaum mehr zweifelhaft gewesen war —, daß es ein offenes Polarmeer nicht gibt. Aber der letzte Beweis hierfür fehlte noch.

„The Northpole impracticable" — Der Nordpol ist unerreichbar —: so hatte Nares' erste Meldung bei seiner Heimkehr gelautet. Dagegen hatte der bedeutende Polarforscher Karl Weyprecht nur festgestellt: „Bis hierher und nicht weiter — das hat schon so mancher Polarfahrer gesagt, und sein Nachfolger ist ruhig über die Eismauern hinweggefahren, die der Vorgänger für die Ewigkeit gebaut erklärt hatte!"

So würde auch jetzt die Forschung sich nicht von weiteren Expeditionen zurückschrecken lassen.

Im Rahmen eines internationalen Polarforschungsjahres führte dann in den Jahren von 1881 bis 1884 der amerikanische Leutnant A. W. Greely im nordöstlichen Teil von Ellesmere-Land wissenschaftliche Beobachtungen durch. Während dieser Forschungsexpedition gelangten zwei Männer, Blockwood und Brainad, mit Schlitten bis zu 83°

24' nördlicher Breite, also nur etwa 7 Kilometer nördlich weiter als Markham.

In die Geschichte der Polarforschung ist diese Greely-Expedition eingegangen wegen ihres fürchterlichen Endes. Das Schiff, das sie 1883 abholen sollte, konnte wegen der in diesem Jahre schweren Eisverhältnisse Greelys Standort nicht erreichen. Was sollte man tun? Um dem Hungertod zu entgehen, entschloß man sich, nicht auf die Rettung durch das Schiff zu warten, sondern abzumarschieren. Die Verhältnisse waren jedoch stärker: ein Teilnehmer nach dem anderen kam um, einer wurde wahnsinnig, ein weiterer mußte von den Kameraden erschossen werden, weil er sich an den geringen Lebensmittelvorräten, die schon aufs äußerste rationiert waren, vergriff. Man aß Stiefel und Pelze und kochte Gräser, Moose und Flechten. Als schließlich im nächsten Jahr Hilfe kam, waren nur noch sieben Menschen am Leben, aber es waren menschliche Wracks. Einen Teilnehmer, dem Hände und Füße erfroren und darauf abgenommen worden waren, fand man mit einem am Armstumpf befestigten Löffel vor, damit er wenigstens selbst essen konnte.

*

Einen besonderen Platz im Rahmen der Forschung nimmt die amerikanische Jeanette-Expedition (1879—1881) unter de Long ein, obgleich auch sie im Grunde scheiterte.

Der schwedische Polarforscher Adolf Erik von Nordenskiöld (* 1832 † 1901) hatte im Jahre 1878 mit dem Expeditionsschiff „Vega" aufs neue den Versuch gewagt, die Nordost-Passage zu erzwingen, er wollte nördlich um Asien herum an der sibirischen Küste entlang vom Atlantischen zum Stillen Ozean vordringen. Noch kurz vor Erreichung seines Ziels hatte er überwintern müssen. Die Welt war daher, als er am Ende des Jahres in keinem Hafen des Stillen Ozeans aufgetaucht war, in begreiflicher Aufregung. Denn es war immerhin anzunehmen, daß auch er, wie so viele Polarforscher vor ihm, irgendwo verschollen war.

Der Neuyorker Zeitungskönig Gordon Bennett rüstete deshalb eine Rettungsexpedition aus, um nach Nordenskiöld zu suchen. Schon einmal hatte sich Gordon Bennett ein ähnliches Verdienst erworben, als

er auf seine Kosten Stanley ins Innere Afrikas schickte, um den Forscher Livingstone wiederzufinden.

Als Expeditionsschiff wurde die „Jeanette" ausgewählt, ein Schiff, das sich schon mehrfach im Eis als sehr widerstandsfähig erwiesen hatte. Zum Führer wurde de Long bestimmt, der über praktische Erfahrung verfügte und im Jahre 1867 die Wrangel-Insel entdeckt hatte.

Die Aufgabe der Jeanette-Expedition sollte es nun sein, nach dem verschollenen Nordenskiöld und seinen Leuten zu suchen, gegebenenfalls ihnen Hilfe zu bringen und — wenn diese Aufgabe erledigt war — zu versuchen, nach dem Nordpol vorzudringen. Am 8. Juli 1879 lief die Jeanette aus San Franzisko aus und stieß am asiatischen Ufer der Bering-Straße ins Eismeer vor. Auf dieser Fahrt erfuhr de Long, daß Nordenskiöld glücklich und erfolgreich von seiner Reise zurückgekehrt war, so daß der erste Teil seiner Aufgabe dadurch hinfällig geworden war.

De Long versuchte nun in nördlicher Richtung vorzudringen. Es war ihm bekannt, daß von der Bering-Straße aus eine Meeresströmung nach Norden führte. Er nahm — und zwar mit Recht — an, daß die Packeisgrenze infolgedessen an dieser Stelle nach Norden ausgebuchtet war und daß andererseits die Strömung ihm beim Vordringen nach Norden behilflich sein würde.

Bald jedoch geriet die Jeanette endgültig im Packeis fest und wurde Gefangene des Eises. Eine Drift-Fahrt begann, die jedoch nicht genau in Richtung auf den Pol, sondern nordwestwärts führte und die volle einundzwanzig Monate dauern sollte; dabei war das Schiff ständig in Gefahr, zerdrückt zu werden. Die Forschungsarbeit ging unterdessen weiter, und so konnte eine Reihe neuer Inseln entdeckt werden. Doch nun setzte eine lang anhaltende und so gewaltige Eispressung ein, daß das Schicksal des Schiffes besiegelt war. Am 13. Juni 1881 sank die tapfere Jeanette, zerdrückt und voll Wasser gelaufen, durch die Eisdecke in die unermeßliche Meerestiefe.

De Long hatte dafür gesorgt, daß Ausrüstung und Proviant rechtzeitig ausgeladen und rings auf dem Eise verteilt worden waren. Nun begann der Rückmarsch über das Eis mit Schlitten und Booten in Richtung auf die Neusibirischen Inseln.

Trotz aller Schwierigkeiten im Packeis erreichten die Schiffbrüchigen, dank der Erfahrung und Umsicht de Longs, die Neusibirischen Inseln.

Als man an der südwestlichsten Insel angekommen war und von dort zur Flußmündung der Lena vorstoßen wollte, sah man plötzlich ein völlig eisfreies Meer vor sich liegen.

Da de Long als alter Polarforscher dafür gesorgt hatte, daß bis zuletzt die Boote mitgeschleppt worden waren, konnte man sich nun in die drei Boote verteilen, die Fahrt ging mit Kurs auf die Lena-Mündung, also das asiatische Festland. Dabei sollten die drei Boote immer dicht beieinander bleiben, um sich im Notfalle gegenseitig Hilfe leisten zu können. Ein schwerer Sturm trieb sie jedoch schon bald auseinander. Ein Boot sank mit seiner ganzen Besatzung, die beiden anderen konnten sich halten, unter Führung von de Long und dem Ingenieur Melville erreichten sie unabhängig voneinander die Lena-Mündung.

Melville hatte jetzt großes Glück. Er erreichte mit seinen Leuten das Festland und traf nur wenige Tage später auf eine Eingeborenen-Siedlung.

Nun konnten sich die Erschöpften, teils Schwerkranken und durch Frostschäden marschunfähigen Teilnehmer erholen, während Melville allein 250 Kilometer weit nach der Siedlung Bulun marschierte, um Hilfe zu holen.

Hier traf er zwei Teilnehmer von de Longs Abteilung, die Matrosen Nindermann und Noros, die de Long vorausgeschickt hatte, um ebenfalls für seine Gruppe Hilfe zu erbitten. De Long war an einer anderen Stelle im Lena-Mündungs-Delta gelandet, war aber mit seiner Gruppe infolge Entkräftung und Mangel an Nahrungsmitteln liegen geblieben. Er hatte deshalb die beiden kräftigsten Leute, Nindermann und Noros, vorausgesandt.

Die Berichte dieser beiden Matrosen waren nun derart erschütternd, daß Melville sich entschloß, nicht mit seinen Leuten unmittelbar in die Heimat zurückzukehren, sondern selbst noch eine Hilfsexpedition zusammenzustellen, um de Long und seine Leute zu retten. Es gelang ihm jedoch nicht im gleichen Jahre, de Long aufzufinden, obgleich er

mehrere Lagerplätze und verschiedene während des Marsches hinterlegte Nachrichten von de Long entdeckt hatte.

Der hereinbrechende Winter und die Weigerung der Eingeborenen, ihm weiter mit dem Schlitten zu folgen, zwangen ihn zur Umkehr. Traurig kehrte er am 27. November um und erreichte wieder Bulun und Irkutsk.

Bereits Ende Januar des nächsten Jahres, also noch mitten im Winter, stieß Melville bereits wieder ins Lena-Delta vor und fand die Stätte des Todeskampfes und die Toten der de-Long-Gruppe.

De Longs aufgefundenes Tagebuch gab Aufklärung über das erschütternde Ende:

„Sonnabend, 1. Oktober, 110. Tag seit Untergang der Jeanette. Nahmen unser Frühstück ein, ½ Pfund Renntierfleisch und Tee. Der Doktor mußte dem armen Ericksen heute vormittag wieder mehrere Zehen abnehmen. Tritt der Tod nicht vorher ein oder gelangen wir nicht bald an eine Niederlassung, so werden die Amputationen wohl fortgesetzt werden müssen, bis beide Füße abgenommen worden sind. Er hat jetzt nur eine einzige Zehe.

Sonntag, 2. Oktober. Es wurde so kalt und unbehaglich, daß von Schlaf nicht mehr die Rede sein konnte. Um 4.00 Uhr waren wir schon alle draußen am Feuer.

Frühstück um 5.00 Uhr, ½ Pfund Fleisch und Tee.

Aber wo sind wir? Ich denke doch im Mündungsgebiet der Lena angekommen zu sein. Meine Karte ist einfach unbrauchbar. Ich muß den schweren Marsch nach Süden unverdrossen fortsetzen und es Gott überlassen, daß er uns nach irgendeiner Siedlung führe. Denn eins ist sicher: wir sind hier völlig in Gottes Hand und ohnmächtig, uns selbst zu helfen.

Montag, 3. Oktober. Es war so entsetzlich kalt und schaurig, daß ich allen Leuten Tee gab; dann schleppten wir uns mühsam vorwärts bis um 5.00 Uhr nachmittags. Aßen unsere letzte Ration Fleisch und tranken wieder Tee. Unser Proviant besteht jetzt nur noch aus einer kleinen Menge Pemmikan und einem halb verhungerten Hund. Möge Gott uns beistehen!

Mit Ericksen scheint es zu Ende zu gehen. Er ist schwach und kraftlos und spricht, sobald er die Augen schließt, laut vor sich hin. Wer sollte da Schlaf finden?

Aus irgendeinem Grund ist gestern abend meine Uhr stehen geblieben.

Dienstag, 4. Oktober. Unsere letzten Vorräte von Pemmikan wurden verzehrt. Um zwei Uhr machten wir uns wieder auf den Weg und gingen tapfer vorwärts.

Wir hatten ungefähr 2 Kilometer zurückgelegt, als das Eis unter mir krachte. Ich war bis an die Schultern eingesunken, und während ich mich herausarbeitete, brach 50 Meter hinter mir Görtz bis an den Hals ein und hinter ihm versank Collins bis an die Hüften. In dem Augenblick, als wir aus dem Wasser stiegen, waren wir auch schon mit einer Eiskruste überzogen und so bestand die Gefahr des Erfrierens. Wir hinkten jedoch weiter, bis wir gegen 4.00 Uhr bei der Flußwindung ankamen, wo die Hütte liegen mußte.

Nindermann erstieg zuerst den hohen Abhang, der Doktor folgte ihm. «Alles richtig. Kommt herauf!»

Kaum waren wir oben angelangt, als er zweifelnd fragte:

«Oder ist es doch keine Hütte?»

Zu meinem Entsetzen sah ich nichts als einen großen Erdhügel.

Zum Abendessen blieb uns nichts anderes mehr als der Hund. Ich befahl Iverson, ihn zu schlachten. Von dem Gericht aßen alle begierig, außer dem Doktor und mir.

Bei dem kalten Wetter und dem rauhen Nordwest-Wind, vor dem es für uns weder Schutz noch Entrinnen gab, erschien mir unsere Zukunft wie eine finstere, traurige Nacht.

Ericksen fing bald an zu phantasieren; seine irren Reden bildeten eine schaurige Begleitung zu dem Elend und den Schrecknissen, die uns umgaben.

Meine nassen Kleider dampften, während ich zitterte und mich in Fieberfrösten schüttelte. Ericksens Stöhnen und wirres Reden rissen immer wieder die schaurige Stille auf; gebe Gott, daß ich eine so entsetzliche, jammervolle Nacht nie wieder zu erleben brauche!

Dienstag, 4. Oktober (hier muß de Long selbst schon mit dem Datum durcheinander gekommen sein). Der Doktor entdeckte mit Schrecken, daß Ericksen sich während der Nacht die Handschuhe abgestreift und nun auch noch die Hände erfroren hatte. Ericksen war ganz bewußtlos. Wir mußten ihn mit Riemen auf dem Schlitten festbinden. Wir dankten Gott aufrichtig, als wir zwei Stunden später das schützende Dach einer Hütte fanden, die geräumig genug war, uns alle beherbergen zu können. Sogleich wurde ein Feuer angemacht, an dem wir zum erstenmal nach fünf Tagen warm wurden.

Der Doktor untersuchte Ericksen. Der treue Kamerad war ohne alles Bewußtsein und ging wohl seinem Ende entgegen.

Alexia ging auf die Jagd, kehrte aber gegen Mittag triefend naß und ohne Beute zurück; er war auf dem Eise eingebrochen und in den Fluß gefallen.

Jeder erhielt ½ Pfund Hundefleisch, ohne jegliche Zukost, und eine Tasse Tee. Das war die Nahrung für einen ganzen Tag. —

Mittwoch, 5. Oktober. Um 7.00 Uhr beginnt der Koch den Tag mit der Bereitung des Tees, aus den gestern schon gebrauchten Teeblättern. Damit müssen wir bis heute abend ausreichen. Bis Hilfe kommt, haben wir als tägliche Nahrung ½ Pfund Hundefleisch. Der Südwest-Sturm dauert noch fort.

An Ericksens Bein zeigt sich der Brand, es geht mit ihm zu Ende. Jetzt noch zu amputieren, würde nutzlos sein. Er würde wahrscheinlich während der Operation sterben.

Um 12.00 Uhr kam Alexia von der Jagd zurück; er hatte kein Lebewesen zu Gesicht bekommen.

Meiner Meinung nach befinden wir uns auf der östlichen Seite der Insel Titary, etwa 40 Kilometer von Kumak und Surka entfernt, das nach der Karte eine menschliche Siedlung ist. Sie zu erreichen ist unsere letzte Hoffnung.

Sobald der Sturm nachläßt, werde ich Nindermann und Noros voraussenden, um uns Hilfe zu holen.

Donnerstag, 6. Oktober. Erhielten einen Becher Teeaufguß mit 10 Gramm Alkohol vermischt. Alle sehr schwach. Der Sturm läßt etwas nach.

Um 8.00 Uhr verschied unser Kamerad Ericksen aus diesem Leben.

Alexia kam mit leeren Händen zurück — zu dichtes Schneetreiben! Um Gottes willen, was soll aus uns werden? Wir haben noch etwa 6 Kilo Hundefleisch und sind von der ersten möglicherweise vorhanden Ansiedlung 40 Kilometer entfernt.

Ich verteile Ericksens Kleider unter die Kameraden. Iverson nahm seine Bibel und schnitt eine Locke von seinem Haar ab.

Freitag, 7. Oktober. Frühstück besteht aus dem letzten halben Pfund Hundefleisch und Tee. Auch unser letztes bißchen Tee ist heute früh in den Kessel getan worden.

Und nun sollen wir einen Marsch von 40 Kilometer machen?

Wir machten uns um 8.00 Uhr auf den Marsch und marschierten in drei Stunden 5 Kilometer weit. Dann waren wir alle am Ende unserer Kräfte und taumelten dahin. Mittagessen: 20 Gramm Alkohol und ein Topf Tee.

Um 5.00 Uhr kam Alexia mit einem Schneehuhn zurück. Wir kochten sofort Suppe, krochen dann zum Schlaf unter unsere Decken.

Sonnabend, 8. Oktober. Frühstück: 20 Gramm Alkohol 3/10 Liter heißes Wasser. Große Schneewehen. Müssen wieder umkehren. Mißgeschick. Schnee. Wind aus Südsüdost. Kälte. Nur wenig Holz. 10 Gramm Alkohol.

Sonntag, 9. Oktober. Schicke Nindermann und Noros voraus, um Hilfe zu holen suchen. Sie nehmen ihre Decken mit sich, eine Flinte, 40 Patronen und 40 Gramm Alkohol.

Überschritten den Fluß. Brachen auf dem Eise ein, rasteten dann und machten Feuer. Trockneten unsere Kleider. Lee bricht zusammen.

Als Mahlzeit 20 Gramm Alkohol. Alexia schießt drei Schneehühner. Wir kochen Suppe. Abends 10 Gramm Alkohol.

Montag, 10. Oktober. Furchtbaren Hunger. Wir essen Stücke Renntierfell. Vorwärtsgeschleppt bis 11.00 Uhr. Gänzlich erschöpft. Kochen aus den Teeblättern, die in der Alkoholflasche sind, ein Getränk.

Schneetreiben. Sehr beschwerliches Gehen. Lee bittet, wir sollen ihn zurücklassen. Lassen ihn nicht. Um 3.00 Uhr halt gemacht. Gänzlich erschöpft. Als Abendessen nur einen Teelöffel Glyzerin. Alle sind schwach und kraftlos. Gott helfe uns!

Dienstag, 11. Oktober. Südwest-Sturm mit Schnee. Unfähig zu jeder Bewegung. Kein Wild. Ein Teelöffel Glyzerin und heißes Wasser. Kein Brennholz mehr in unserer Nähe.

Mittwoch, 12. Oktober. Letzter Teelöffel Glyzerin und heißes Wasser. Mittag kochen wir ein paar Hände voll von Zweigen der Polarweide in einem Topf Wasser und trinken den Aufguß.

Alle werden schwächer und schwächer. Kaum noch Kraft, Brennholz zu holen. Südwest-Sturm mit Schnee.

Donnerstag, 13. Oktober. Tee aus Weidenblättern. Keine Nachricht von Nindermann. Wir sind in Gottes Hand. Wenn er sich nicht unser erbarmt, sind wir verloren.

Können nicht gegen Wind vordringen. Hier bleiben heißt verhungern.

Als wir einen neuen Fluß überschritten hatten, vermißten wir Lee. Sandten nach Lee zurück. Er hatte sich in den Schnee eingewühlt und erwartete den Tod. Sprachen alle das Vaterunser und das Glaubensbekenntnis.

Nach dem «Abendessen» starker Sturm. Entsetzliche Nacht.

Freitag, 14. Oktober. Frühstück: Weidentee.

Sonnabend, 15. Oktober, 125. Tag. Frühstück: Weidentee und zwei alte Stiefel. Alexia kraftlos.

Sonntag, 16. Oktober, 126. Tag. Alexia gänzlich erschöpft, Gottesdienst.

Montag, 17. Oktober. Alexia im Sterben. Bei Sonnenaufgang starb Alexia. Entkräftung durch Hunger. Wir bedeckten ihn mit der Fahne.

18. Oktober. Nachmittags Alexia begraben. Legten ihn auf das Eis des Flusses. Bedeckten ihn mit Eisplatten.

19. Oktober. Zerschnitten das Zelt, machten Fußbekleidung daraus.

20. Oktober, 130. Tag. Klar und sonnig, aber sehr kalt. Kaach völlig erschöpft. Gegen Mitternacht fanden der Doktor und ich den Kameraden Kaach tot zwischen uns liegen.

22. Oktober. Zu schwach um Lees und Kaachs Leichen an den Bach zu bringen.

23. Oktober. Alle immer schwächer geworden. Leiden alle entsetzlich an den Füßen. Keine Fußbekleidung.

24. Oktober. Furchtbare Nacht.

25. Oktober, 135. Tag. Trostlos.

26. Oktober. Kälte. Hunger. Kraftlos.

27. Oktober. Iverson ganz kraftlos.

28. Oktober. Iverson früh morgens gestorben.

29. Oktober. Heute nacht starb Dressler.

30. Oktober, 140. Tag. Boyd und Görtz starben während der Nacht. Collins liegt im Sterben."

Damit schließt das Tagebuch.

Es ist wohl das erschütterndste Dokument, das wir in der Polarforschung haben neben dem Tagebuch des englischen Polarforschers Robert Scott (* 1868 † 1912), der am 18. Januar 1912 den Südpol erreicht hatte — vier Wochen nach Roald Amundsen — und auf dem Rückmarsch mit seinen Gefährten ums Leben gekommen war. —

Trotzdem sollte der Tod auch dieser vielen tüchtigen und so tapferen Männer um de Long nicht umsonst gewesen sein. Drei Jahre später trieben in Südgrönland eine Ölhose, ein Mützenschirm und ein paar handgeschriebene Blätter an. Es konnte einwandfrei festgestellt werden, daß de Long selbst sie geschrieben hatte. Die Ölhose trug sogar noch den Namen Louis Noros.

Welch ein Spiel des Zufalls! Noros war ja einer der beiden einzigen Überlebenden der de-Long-Gruppe und er erkannte seine eigene Ölhose wieder.

Das Antreiben dieser Stücke in Grönland, die zweifelsfrei von der Jeanette stammten — sie werden in den wissenschaftlichen Berichten der Polarforschung meistens mit dem Wort Jeanette-Effekten bezeichnet — war von großer Tragweite.

Schon bald nach Beginn der Fahrten ins Polargebiet war den erfahrenen und scharf beobachtenden Kapitänen aufgefallen, daß unabhängig vom Wind an der Meeresoberfläche Strömungen herrschen, die ständig gleich bleiben.

Der aus dem Golf von Mexiko kommende Golfstrom, geht über den Atlantik, streicht an Englands und Norwegens Küste entlang, und führt dann genau nordwärts bis Spitzbergen. Diese warme Meeresströmung ist der Grund dafür, daß die Westküste Spitzbergens viele Monate im Sommer völlig eisfrei ist. An dieser Stelle wird deshalb die Packeisgrenze am weitesten nordwärts hinaufgeschoben. Barents, Hudson und Koldewey waren dank des Golfstromes gerade hier mit dem Schiff so weit nördlich vorgedrungen. Bis 10° vom Pol entfernt, bietet Spitzbergen daher auch noch eine bunte Abwechslung im Tier- und Pflanzenleben.

Ein kalter Meeresstrom streicht dagegen an der Ostküste Grönlands entlang, die daher auch das ganze Jahr hindurch von einem Eisgürtel umgeben ist. Dieses Eis stammt, wie Beobachtungen ergaben, aus dem nördlichen Eismeer. Da es laufend südwärts treibt, muß also ein Nachschub von gewaltigen Packeismengen des nördlichen Eismeeres vorhanden sein.

Dieser kalte Polarstrom muß weit aus dem nördlichen Eismeer herauskommen. Parry, der von Spitzbergen aus über das Eis zum Nordpol vordringen wollte, hatte auch in dieser Gegend festgestellt, daß er praktisch gegen den Strom marschierte.

Einen weiteren Schritt in der Kenntnis von der Herkunft dieses Polarstromes erbrachte die Zweite Deutsche Nordpolar-Expedition. Schon länger war bekannt, daß an Grönlands Ufern gewaltige Baumstämme angetrieben worden waren. Nun wurde durch Untersuchung der Holzarten festgestellt, daß alle diese Baumstämme aus Sibirien

stammten. Im Frühjahr treten die sibirischen Flüsse über die Ufer und reißen eine Unmenge von Bäumen aus dem Urwald mit. Die Baumstämme treiben stromabwärts in das nördliche Eismeer und werden dann mit dem kalten Polarstrom nach Grönland transportiert.

Die Schollenfahrt der Hansa-Männer war ein weiterer Beweis für das Vorhandensein dieser Strömung.

Die unglücklich verlaufene Jeannette-Expedition brachte nun die endgültige Klärung. Die Jeannette selbst war von der Bering-Straße bis in die Gegend der Neusibirischen Inseln getrieben. Sie war dann zerdrückt worden und die Wrackstücke und Ausrüstungsteile der Jeannette waren drei Jahre nach dem Untergang in Grönland angeschwemmt worden.

Damit rundet sich das Bild von der Oberflächenströmung im Polargebiet. Von der Bering-Straße aus geht der kalte Polarstrom an der Nordküste Sibiriens entlang bis etwa zu den Neusibirischen Inseln, von dort über das Eismeer weiter in Richtung auf den Atlantischen Ozean, zwischen Spitzbergen und Grönland.

Das von diesem Polarstrom nun in den Atlantik südwärts geführte Eis gerät jetzt mit unter den Einfluß des Golfstromes. Der Golfstrom sendet in seinem letzten Teil Ausläufer nach Westen und drückt das Eis gegen die Küste Grönlands. Durch das Zusammenwirken dieser beiden Strömungen kommt dann der mit schwerem und vielem Packeis besetzte Ost-Grönland-Strom zustande.

Diese Entdeckungen haben daher auch die ganze bisherige Ansicht über das Nordpolargebiet mit einem großen Landgebiet am Nordpol über den Haufen geworfen, sie haben uns zum ersten Male ein Bild von dem tatsächlichen Bestehen eines großen, wenn auch mit Packeis bedeckten Meeres gebracht.

Fridtjof Nansens große Polarfahrt 1893–1896

Fast alle bisherigen Expeditionen waren gegen den Polarstrom marschiert. Parry hatte es erleben müssen, wie er sich mühsam über das Eis nordwärts arbeitete und während der Ruhepausen ganz oder teilweise wieder zurückgetrieben wurde.

Der norwegische Forscher Fridtjof Nansen (* 1861 † 1930), der schon an Fahrten ins Eismeer teilgenommen hatte, beschloß nun, sich von der Strömung über den Pol hinwegtreiben zu lassen. Die zweite Deutsche Nordpolfahrt und die Drift der Jeanette-Effekten hatten den Beweis erbracht, daß eine Strömung über das Nordpolarbecken hinweg von der Bering-Straße zum Atlantischen Ozean zwischen Grönland und Spitzbergen führt.

Nansen wollte sich nun mit einem Schiff absichtlich dieser Strömung anvertrauen, über den Nordpol hinwegtreiben lassen und zwischen Grönland und Spitzbergen das offene Wasser wieder erreichen. Der Ausgangspunkt seiner Expedition sollte an der Westseite der Neusibirischen Inseln sein, weil dort das wärmere Wasser der Lena wahrscheinlich die Eisgrenze am weitesten nach Norden vorgeschoben hatte. Er berechnete die Zeit für die Treibeisfahrt auf zwei Jahre und nahm sicherheitshalber Proviant für fünf Jahre mit.

Das entscheidende bei seinem Plan war, daß er ein geeignetes Schiff zur Verfügung hatte, mit dem er sich ins Packeis wagen und sich einfrieren lassen konnte, und das durch die bekannten und gefürchteten Eispressungen nicht zerdrückt wurde. Nansen hat das ganz große Glück gehabt, daß er ein Schiff eigens für diese spezielle Aufgabe bauen lassen konnte. Das war ein gewaltiger Vorteil, wie er nur ganz wenigen Expeditionen zuteil wurde; denn die norwegische Regierung hatte Nansen 200 000 Kronen, etwa zwei Drittel der Expeditions-

kosten nach seinem ersten Überschlag bewilligt. Der Rest sollte durch Sammlungen aufgebracht werden. Die Expedition wurde nachher allerdings erheblich teurer, doch auch diese Ausgaben wurden alle durch Sammlungen eingebracht. So erwies sich zum Beispiel die ursprünglich vorgesehene Schiffsgröße von 170 Tonnen als viel zu klein. Nach genauer Durchrechnung mußte das Schiff mehr als doppelt so groß sein. Es betrug bei Fertigstellung sogar 402 Tonnen.

Nansen fand in Colin Archer den Mann, der ein brauchbares, für diesen Zweck geeignetes Schiff bauen konnte. Es mußte kräftig sein und nicht zu lang, damit es im Eise wendig war, klein, damit es nicht zu schwer war. Colin Archer schrieb darüber in einer Fachzeitschrift: „Bei der Konstruktion des Schiffes ist vorzugsweise zu berücksichtigen, daß erstens der Rumpf so geformt ist, daß es dem Angriff des Eises eine so wenig wie nur möglich verwundbare Fläche bietet, und daß zweitens das Schiff so fest gebaut wird, daß es imstande ist, dem größtmöglichen, in beliebiger Richtung von außen erfolgenden Druck zu widerstehen."

Der Schiffskiel wurde in das Innere des Schiffes verlegt. Die Schiffswände waren in der Wasserlinie schräg, so daß eine Eispressung das Schiff nicht zerdrücken konnte, sondern aus dem Wasser herausheben mußte. Die Schiffsschraube und auch das Steuerruder lagen sehr tief, um nicht durch das Eis beschädigt zu werden. Schraube und Ruder konnten außerdem im Falle einer Eispressung oder für die Driftfahrt durch senkrechte Tunnels in ganz kurzer Zeit nach oben an Deck gehievt werden. Das Schiff war als Segler und zwar als Dreimastschoner getakelt. Es besaß eine Dampfhilfsmaschine, die ihm eine Geschwindigkeit von sechs bis sieben Knoten in ruhigem Wasser verleihen konnte. Die Schiffswände und Decks waren besonders gut gegen die Kälte durch Luftzwischenräume, Filz, Linoleum und Renntierhaare isoliert. Außerdem war elektrisches Licht vorgesehen, das von einer im Maschinenraum aufgestellten Dynamomaschine geliefert wurde. An Deck war noch der Aufbau einer Windmühle vorgesehen, die während der Treibfahrt bei genügend starken Winden die Dynamomaschine antreiben konnte; dadurch konnte man die wertvollen Kohlen sparen.

Am Johannistag 1893 verließ die „Fram", das heißt „Vorwärts", die Hauptstadt Norwegens, Kristiania, das heutige Oslo, und wandte seinen Bug dem Meere zu. Bereits an der Westküste Norwegens, als das Schiff den schützenden Schärengürtel verlassen hatte, stellte sich heraus, daß die „Fram" kein gutes Seeschiff war. Sie rollte entsetzlich in der langen See. In der Hauptsache war sie ja für den Kampf mit dem Eis gebaut und hatte deshalb einen halbkreisförmigen Querschnitt und keinen Außenkiel.

Die Seen rollten über das ganze Deck hinweg. Schweren Herzens mußte man sich entschließen, einen Teil der Deckslast über Bord zu werfen. Bald war man jedoch wieder im schützenden Schärengürtel und lief an Norwegens Küste nordwärts.

Kapitän des Schiffes war Otto Sverdrup, der bereits in den Jahren 1888/89 mit Nansen zusammen eine Grönland-Durchquerung durchgeführt hatte.

Außer Nansen und Sverdrup waren noch elf Mann einschließlich Besatzung an Bord, im ganzen also dreizehn Menschen. In Tromsö wurden noch Pelze, Pelzschuhe und Stiefel, Kohlen, Proviant, vor allem getrocknetes Renntierfleisch als Dauerproviant an Bord genommen. In Vardö wurde die Heimat verlassen, und die Gedanken wanderten zurück zu den Angehörigen, aber auch voraus in die unbekannte Zukunft. Würden sich Nansens Ideen, die Grundlage der Expedition, als richtig erweisen? Würde Archers Fram die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen und allen schwierigen Situationen gewachsen sein? Würden alle Teilnehmer wieder und so gesund wie heute in die Heimat zurückkehren?

Flott ging die Fahrt durch die Barents-See. Aber bereits am Eingang zum Kara-Meer traf man auf das erste Eis. Die Fram bewährte sich ausgezeichnet als Eisschiff. Sie drehte, wie der Seemann sagt, „auf dem Teller".

In Chabarowa, an der Jugorschen-Straße, wurden 34 Hunde an Bord genommen. Leider jedoch traf das Hilfsschiff „Urania", das noch Kohlen für die Fram bringen sollte, nicht rechtzeitig ein. Die Fram konnte aber nicht warten, da man bereits den 4. August schrieb.

So lief sie aus Chabarowa wieder aus, ohne den Kohlenvorrat auf-

gefüllt zu haben. Das schadete aber nichts; denn man hatte zunächst wenig Kohlen gebraucht. Die Maschine war sehr sparsam im Verbrauch, und der Wind war und blieb auch in den künftigen Wochen sehr günstig. Weiter ging es an der Küste Sibiriens entlang. Zehn Tage lang kämpfte man in der Gegend der Nordenskiöld-Inseln, ohne weiter nach Osten kommen zu können. Schweres Eis und geringe Wassertiefen versperrten dann jedoch der Fram den weiteren Weg. Sollte die Reise in diesem Jahr schon ihr Ende finden? Nansen jedenfalls machte sich schon mit dem Gedanken einer Überwinterung vertraut, als Sverdrup schließlich nach einem Kampf mit einer Fläche dünnen Eises das offene Wasser wieder gewinnen konnte. Flott ging es weiter; denn die südlichen Winde trieben das Eis von der Küste fort. Am 10. September wurde Kap Tscheljuskin, die nördlichste Spitze Asiens, gerundet.

Nansen wurde nun weiterhin vom Glück verfolgt. Östlich von Kap Tscheljuskin kam man gut im offenen Wasser weiter. Die Neusibirischen Inseln wurden erreicht. An der Westseite dieser Inselgruppe stieß Nansen nun nach Norden vor. Seine Voraussage, daß das warme Wasser der Lena hier die Eiskante weit nach Norden hinausgedrückt hat, schien also zuzutreffen. Immer weiter nordwärts gelangte die Fram, ohne eine einzige Eisscholle anzutreffen, bis 78° 30' nördlicher Breite immer im offenen Wasser. Da tauchte als weißer Strich am Horizont die Eiskante auf. Es war der 22. September 1893.

Die Drift der Fram

Nun kam der neue, der entscheidende Abschnitt der Reise. Bewußt ließ man die Fram einfrieren, und alles wurde für die Überwinterung fertig gemacht. Das Ruder wurde hochgeholt, die Dampfmaschine auseinandergenommen und eingefettet; die Windmühle, die elektrischen Strom liefern soll, wurde aufgebaut.

Die wissenschaftlichen Arbeiten nahmen ihren Anfang. Die Lotung ergab zur allgemeinen Überraschung bereits eine Tiefe von 1460 Meter.

Am 29. September herrschte große Freude an Bord: Einmal feierte der Arzt der Expedition, Dr. Blessing, Geburtstag, andererseits zeigte das Mittagsbesteck, d. h. die astronomische Bestimmung des Standorts, eine Breite von 79° 0,5'; man war also einen vollen halben Grad nordwärts getrieben. Wiederum fand Nansen seine Ansicht bestätigt.

Nun wehten tagelang Winde, und mit großer Enttäuschung mußten die Teilnehmer erleben, wie die Fram wieder nach Südwesten versetzt wurde. Sollte doch das Eis mehr dem Einfluß des Windes statt dem der Meeresströmung unterworfen sein? Wie immer im Polargebiet und im Eis wechselten Zuversicht und Freude mit Hoffnungslosigkeit und Trauer, denn eigenartigerweise lassen sich die Menschen immer wieder in ihren Stimmungen durch das Eis beeinflussen. Nach zehn Tagen war man bereits wieder über einen halben Grad südlich getrieben.

Am 9. Oktober trat die erste Eispressung ein, sie dauerte zwei volle Tage. Die Fram benahm sich jedoch hierbei tadellos. Einmal wurde sie sogar einen Meter hoch aus dem Eis herausgedrückt. Wieder Freude und Zuversicht. Das Verhalten ihrer neuen Heimat in der Eispressung gab allen die Zuversicht für einen glücklichen Ausgang der Expedition. —

Ja, was war denn das? — Nicht nur hatte die Pressung aufgehört, sondern die Fram lag mit einemmal wieder im offenen Wasser. Wie schade, daß die Dampfmaschine schon auseinandergenommen war! Das Schiff war soweit südwärts getrieben, daß das Lot nur noch eine Wassertiefe von 90 Meter anzeigte.

Am 14. Oktober war die Maschine jedoch wieder zusammengesetzt, das Steuerruder wieder angebracht; aber das Eis hatte sich inzwischen wieder geschlossen. Umsonst war die ganze Arbeit gewesen!

Am 23. Oktober hatte sich der Wind völlig gelegt. Die Fram trieb langsam nordwärts. Rasch wurde es dunkler; die Winternacht brach schnell herein, und am 5. November zeigte sich das erste Nordlicht.

Wochenlang, seit dem 7. November, gab es nun eine langsame, ständige Norddrift, langsam nahm auch die Meerestiefe wieder zu; wochenlang trieb das Schiff nördlich, langsam, viel zu langsam; aber die Richtung war beständig. Immerhin mußte man sich auf eine lange

Expedition gefaßt machen. Welch ein Glück, daß die Fram voraussichtlich allen auch noch so schweren Eispressungen gewachsen sein würde.

Täglich wurde es kälter, dunkler; aber da die Windmühle in Betrieb genommen worden war, hatte man fast ständig elektrisches Licht an Bord. Wie hob doch die Helligkeit die Stimmung! —

Wie sah es unterdessen mit den Hunden aus? Nansen schrieb darüber in seinem Tagebuch am 28. September: „Heute ist für sie der Tag der Erlösung gekommen; bis jetzt haben sie wirklich ein melancholisches Leben an Bord geführt, da sie, seitdem wir Chabarowa verlassen haben, angebunden gewesen sind. Die stürmischen Wesen haben sich in den Koppeln fast stranguliert, sind jedesmal, wenn das Deck gewaschen wurde, mit dem Schlauch besprengt worden, sind seekrank gewesen und haben in schlechtem wie in gutem Wetter an der Stelle liegen müssen, wo das harte Schicksal sie angekettet hatte, ohne weitere Bewegung als das Hin- und Herlaufen, soweit die Kette dies gestattete. So werdet ihr behandelt, ihr prächtigen Tiere, die ihr in der Stunde der Not unsere Stütze sein sollt! Wenn diese Zeit kommt, werdet ihr, wenigstens eine Weile, den Ehrenplatz erhalten. —

Als sie jetzt losgelassen wurden, brach ein wahrer Jubelsturm aus. Sie wälzten sich im Schnee herum, reinigten und rieben sich und stürzten in wilder Freude unter lautem Gebell auf dem Eise umher. Unsere Scholle, die noch vor kurzem so einsam und verlassen gewesen war, bot mit ihrer plötzlichen starken Bevölkerung einen ganz munteren Anblick; das Schweigen von Jahrhunderten war gebrochen.

Von nun an beabsichtigten wir, die Hunde auf dem Eise anzubinden."

Leider waren die Hunde noch so wild, das sie oft untereinander eine wüste Rauferei begannen und nur mühsam wieder zu trennen waren. Zwei der wertvollsten Hunde wurden dabei totgebissen, und dieser Verlust traf die Expedition um so schwerer, als nur vier Hunde dabei waren, bei denen man auf Nachkommenschaft rechnen konnte. Nansen hatte gehofft, daß während der langen Driftfahrt der Tod von Hunden, mit dem man ja immer rechnen muß, durch die Geburt neuer Hunde reichlich ausgeglichen werden könnte.

Später wurden die Hunde teilweise wieder auf das Deck der Fram zurückgeholt.

Eines Abends im Winter kam es zu einem Zwischenfall. Die Hunde führten plötzlich einen wüsten Lärm auf, und fast die ganze Nacht hindurch bellten sie immer wieder von neuem, ohne daß irgendein Grund zur Aufregung zu entdecken war. Erst am nächsten Morgen, bei der Fütterung der Tiere, stellte sich dann heraus, daß drei fehlten. Auf dem Eis suchte Peder mit der Laterne. Plötzlich ein markerschütternder Schrei: „Kommt mit einem Gewehr!" Blutend taumelte Peder an Bord und rief: „Ein Gewehr, ein Gewehr!"

Gott sei Dank war es noch verhältnismäßig glimpflich abgegangen. Ein junger Bär hatte ihn in die Seite gebissen. Peder ergriff eine bereitstehende Büchse, Nansen und der Steuermann stürzten ebenfalls mit dem Gewehr hinterher. Peder drückte ab; aber der Schuß ging nicht los, weil das Fett, mit dem die Büchse eingeschmiert war, gefroren war. Nansen und der Steuermann bekamen nicht so schnell

den Pfropfen aus dem Lauf heraus. Ein vierter, Mogstadt, hatte in der Dunkelheit alle Schüsse daneben gejagt.

Vier Männer mit Gewehren, von denen kein einziger mehr schießen konnte, während der Bär in unmittelbarer Nähe war! Endlich kam als fünfter Johansen und erlegte das Tier. Nansen, der endlich seinen Pfropfen aus dem Lauf herausgebracht hatte, gab dem Bären noch eine letzte Kugel durch den Kopf.

Beim Nachprüfen der Spuren stellte sich heraus, daß nur ein einziger Bär, eben das junge Tier, das Peder gebissen hatte, der Grund des Aufruhrs gewesen war. Er hatte sogar einen Hund an Deck der Fram geschlagen und den erlegten Hund von Bord auf das Eis hinuntergeschleppt.

Nie hatte Nansen geglaubt, daß so hoch im Norden im Winter noch Bären vorkommen können. Gott sei Dank war alles verhältnismäßig glimpflich verlaufen. Aber man zog eine Lehre daraus. Von nun an durfte man sich nicht ohne Gewehr und möglichst nicht allein vom Schiff entfernen.

*

In einem regelmäßigen Gleichmaß zogen nun Wochen und Monate dahin. Weihnachten und Ostern wurden im Gedenken an die Angehörigen in der Heimat verbracht. Aber keinerlei Unruhe kam auf, da die Fram gezeigt hatte, daß sie allen bisherigen, zum Teil sehr schweren Eispressungen Widerstand leisten konnte. Und langsam trieb die Fram in nordwestlicher Richtung weiter. Nansens Pläne und Voraussagungen hatten sich bis jetzt in allem als richtig erwiesen.

Nur in einem hatte er sich geirrt. Das nördliche Eismeer war keine Flachsee, sondern zeigte immer größer werdende Tiefe. Wenn diese Feststellung auch eine wissenschaftliche Erkenntnis darstellte, so war sie doch gleichzeitig ein Grund zu schweren Bedenken. Würde die bisherige Polarströmung sich in diesem tiefen Meer nun nicht so weit verbreitern und damit so schwach werden, daß sie die Fram nicht mehr auf dem alten Weg vorwärts trüge? Damit war das Vertrauen in die Strömung verloren gegangen. Wenn der Weg des Schiffes auch der gleiche sein würde, den die Ausrüstungsstücke der Jeannette genommen hatten, so würde doch dieser Weg nicht — wie bei den

Jeannette-Effekten — in zwei Jahren durchgeführt sein. Nach der jetzigen Geschwindigkeit würde es etwa acht Jahre dauern!

Am 2. Februar 1894 wurde der 80. Breitengrad überschritten. Aber dann ging es wieder zwei Monate lang im Krebsgang hin und zurück, bis er von neuem erreicht wurde.

Würde die Fram wohl nie den Pol erreichen? Würde sie vielleicht überhaupt nicht über das Polarbecken hinübertreiben? Immerhin waren die bisherigen Erfahrungen über die Strömung und über die Tiefe des Nordpolarmeeres wissenschaftlich wertvoll; aber wie traurig war das Ergebnis für einen Polarforscher selbst! Nansen, dem der normale, beinahe bequeme, gemütliche Ablauf des Tages, bei dem keinerlei persönliche Leistung gefordert wurde, nicht behagte, wälzte schon in seinem Inneren einen neuen Plan, die Fram zu verlassen, mit Hundeschlitten zum Pol vorzustoßen und sich dann südwärts zu wenden, nach Franz-Josefs-Land, Spitzbergen oder Grönland. Er schob aber den Gedanken, die Fram im Stich zu lassen, noch immer wieder von sich. Wie entsetzlich würde es sein, wenn er zurückkehren würde und die Fram wäre inzwischen verschollen!

Er beschloß deshalb noch ein halbes Jahr zu warten, die weitere Drift der Fram zu beobachten und dann im nächsten Frühjahr diesen Plan vielleicht durchzuführen.

Wieder gingen sechs Monate im ewigen Gleichmaß dahin. Die wissenschaftlichen Beobachtungen und die dauernden Instandhaltungsarbeiten waren die einzige Beschäftigung. Die Idee aber, die Fram zu verlassen, nahm nun doch immer mehr Gestalt an. Schlitten wurden gebaut, im Hundeschlitten Fahrten durchgeführt, Zelte und Schlafsäcke genäht. Aus Bambusstäben und Segeltuch wurden Kajaks angefertigt.

Kleinere Reisen mit Skiern oder Hundeschlitten dienten nicht nur dazu, sich mit der Reisetechnik vertraut zu machen, sondern auch um sich bei dem Leben an Bord, das nicht viel Bewegung bot, körperlich frisch und beweglich zu halten.

Der allgemeine Gesundheitszustand war ausgezeichnet. Keinerlei Anzeichen von Skorbut traten auf. Die Ernährung und Lebensweise waren sehr gut, ja, man mußte sogar die Rationen herabsetzen, damit die einzelnen Teilnehmer nicht zu dick und schwer wurden. Welch ein

Gegensatz zu früheren Polarexpeditionen! Im übrigen ging das Leben an Bord sonst seinen gewöhnlichen Gang.

Die Meerestiefen war jetzt immer größer geworden. Da die Lotleine nicht mehr ausreichte, wurde ein Stahlkabel aufgedreht und mit den einzelnen Kardeelen verlängert. In 3000 bis 3900 Meter fand man endlich Grund. Dadurch war der Beweis erbracht, daß das nördliche Eismeer eine Tiefsee ist, ein Ozean. Temperaturmessungen der Wasserschichten in verschiedenen Tiefen ergaben, daß wärmere und kältere Schichten miteinander wechseln.

Die Vorbereitungen für Nansens Vorstoß zum Pol wurden nun während des ganzen Jahres 1894 und im darauffolgenden Winter weiter betrieben. Nansen wollte hierbei nur einen Begleiter mitnehmen; er entschied sich für Johansen.

Mit drei Schlitten und 28 Hunden sollte der Vorstoß stattfinden. Jeder Schlitten wog mit Lebensmitteln und Ausrüstung etwa 250 Kilogramm. Zwei Ein-Mann-Kajaks wurden ebenfalls gebaut.

Anfang März 1895 war alles fertig zum Abmarsch. Die Fram-Drift hatte im letzten Winterhalbjahr gute Fortschritte gemacht; sie hatte in verhältnismäßig rascher Fahrt in nahezu gleichbleibender nordwestlicher Richtung geführt und auf diese Weise bereits den 84. Breitengrad überschritten. Für den Marsch bis zum Pol schätzte Nansen etwa noch einen Monat. Sollte der Pol dann nicht erreicht werden, würde er auf alle Fälle nach dieser Zeit umkehren, um vor Aufbrauch des Proviants und vor Eintritt der Winternacht festes Land, im Süden Spitzbergen, Franz-Josefs-Land oder das nördlich davon vermutete Petermann-Land zu erreichen.

Eine Rückkehr zur Fram würde nicht möglich sein; denn sie war ja dauernd in Bewegung. Wo sollte man sie nach zwei oder drei Monaten suchen? Es blieb also damit nur der Marsch nach den südlich gelegenen Inseln, nach Franz-Josefs-Land, übrig. Damit brach Nansen alle Brücken hinter sich ab. Auch für dieses Teilunternehmen hieß es: „Fram, vorwärts". Der Rückweg vom Pol würde wahrscheinlich leichter sein als der Hinmarsch, da immer mehr Proviant aufgebraucht sein würde, da andererseits auch der Marsch der Richtung der Eisdrift folgte.

Auf den Inseln wollte Nansen dann von der Jagd leben und, falls er kein Schiff antraf, versuchen, mit Kajak Spitzbergen oder Nowaja-Semlja zu erreichen. Es durfte sich aber dabei kein Unfall ereignen. Schon kleinere Zwischenfälle, ein Arm- oder Beinbruch eines Teilnehmers allein, würde das Ende beider Forscher bedeuten.

Am 14. März 1895 nahmen die beiden Männer Abschied von der Fram und ihren bisherigen Gefährten. Einige der an Bord bleibenden, darunter auch Sverdrup, begleiteten Nansen und Johansen noch eine kleine Strecke, dann kehrten auch sie um.

Zweimal mußten die beiden jedoch wieder umkehren. Es zeigte sich, daß die Schlitten zu schwer gewesen waren, die Ausrüstung mußte infolgedessen verringert und entsprechend anders gestaut werden. Am 20. März wurde der endgültige Marsch zum Nordpol angetreten.

In Nacht und Eis

Nun waren beide Männer allein, ganz auf sich selbst gestellt. Wie lange würde es dauern, bis man die ersten Menschen wiedersehen würde? Bald jedoch hatte man alle Gedanken an die Fram, an die Heimat und die ungewisse Zukunft verscheucht. Rüstig ging es nordwärts, dem Pol entgegen.

Aus Nansens Tagebuch geht hervor, daß die beiden Männer zunächst schnell vorwärts gelangten. Große Strecken flachen Eises erleichterten den Marsch erheblich. Später jedoch konnte man nur bis zu 9 Kilometer täglich vorwärts kommen, da man öfters gezwungen war, den Hunden zu helfen, die umgestürzten Schlitten aufzuheben oder sie sogar stellenweise über Hügel und Unebenheiten zu tragen. Nachts schlief man infolge körperlicher Erschöpfung gut und fest. Auch mit dem mitgenommenen Proviant und den daraus bereiteten Mahlzeiten konnte man zufrieden sein.

Die 28 Hunde waren zwar durchaus willig, entsprachen aber doch nicht ganz den Erwartungen. Die Kräfte der armen Tiere mußten bis zum äußersten angespannt werden, um in dem Eisgewirr nur vor-

wärts zu kommen. Da man jedoch nicht so viel Futter hatte mitnehmen können, um alle Hunde während der ganzen Reise zu ernähren, so mußte eins der prächtigen Tiere nach dem andern geschlachtet werden. Es gehörte dies zu den unangenehmsten Aufgaben der beiden Polarfahrer, Tiere zu töten, die, ohne zu murren, für sie arbeiteten, solange sie nur einen Muskel rühren konnten. Als man den ersten Hund geschlachtet, in Stücke zerschnitten und an die übrigen verteilt hatte, zogen es überraschenderweise viele von ihnen vor, lieber die ganze Nacht zu hungern, als das Fleisch anzurühren. Später aber, als der Hunger größer, und die Kräfte geringer geworden waren, verachteten sie Hundefleisch keineswegs, obgleich man die geschlachteten Tiere nicht mehr abhäutete, sondern sie ihnen mit Haut und Haaren vorwarf.

Unter solchen Anstrengungen ging es nun unverdrossen weiter. Aber die Fortschritte waren doch geringer, als man trotz der ungünstigen Eisverhältnisse erwarten konnte. Da wurde es Nansen durch seine Berechnungen klar, daß das Eis wiederum südwärts trieb, und er mußte einsehen, daß es unmöglich sein würde, auf diese Weise den Pol zu erreichen. Er faßte daher den schweren Entschluß, in 86° 14' umzukehren und den Kurs auf Kap Fligely zu richten, die Nordspitze von Franz-Josefs-Land. Im April brach man auf und traf wider Erwarten auf dem Rückweg besseres Eis an, so daß man rüstig vorwärts kam. Die Kälte war inzwischen von minus 40 Grad auf minus 25 Grad gesunken, was als sehr angenehm empfunden wurde. Bald entdeckte man Fuchsspuren und nahm deswegen an, daß Land in der Nähe sei. Aber es dauerte noch drei Monate, ehe dieses „Wunder" geschah.

Am 4. Mai 1895 schrieb Nansen: „Das ist eine Plackerei ohne Ende! Was würde ich nicht darum geben, wenn ich Land sähe, wenn ich einen sichern Weg vor mir hätte, auf bestimmte Tagesmärsche rechnen könnte und von dieser endlosen Sorge und Ungewißheit wegen der Rinnen befreit wäre! Niemand weiß, welche Widerwärtigkeiten wir vielleicht noch zu bestehen haben werden, ehe wir Land erreichen. Und dabei nimmt die Zahl der Hunde stetig ab. Die armen Tiere erhalten alles, was wir ihnen geben können. Aber was nützt das? Ich bin so müde, daß ich auf den Schneeschuhen schwanke und, wenn ich

falle, nur wünsche, liegen bleiben zu können, um mir die Mühe des Wiederaufstehens zu ersparen."

Im Juni wurden die Rinnen so groß, daß man sie nicht mehr umgehen konnte. Beide machten nun Halt, um die Kajaks instandzusetzen. Es war dies keine leichte Arbeit. Bei dem Transport über die Eishügel waren sie stark beschädigt worden; auch fehlte es an Material, um die schadhaft gewordenen Stücke zu ersetzen. Man mußte die Schäden aber sehr sorgsam ausbessern; und das erforderte viel kostbare Zeit. So ging wiederum eine ganze Woche für die Reise verloren.

Der Schnee wurde nun weich und feucht, die Schlitten glitten kaum noch darüber hinweg, unter den Skiern ballten sich große Klumpen. Die armen Hunde, es waren nur noch neun, konnten kaum noch ziehen. Dabei sanken sie tief in den Schnee. Nansen und Johansen mußten sich nun selbst vor die Schlitten spannen; denn es half nichts, sie mußten vorwärts. Da hatten sie das Glück, einen Seehund zu erlegen. Nun konnten sie sich an frischem Fleisch und Speck laben. Das tat aber auch nach den langen Entbehrungen gut.

Das Weiterkommen in dem feuchten Schnee und dem schlammigen

Eis wurde nun jedoch fast zur Unmöglichkeit. Nur noch zwei Hunde, Suggen und Kaiphas genannt, waren am Leben. Doch auch diese schienen von einer Lähmung der Beine befallen zu sein. Einen ganzen Monat verbrachte man im „Sehnsuchtslager" untätig. Da man einen Bären mit zwei Jungen erlegte, hatte man wenigstens Lebensmittel im Überfluß.

Am 23. Juli brachen Nansen und Johansen wieder auf, und am folgenden Tage erblickten sie endlich in der Ferne das so sehnsüchtig erwartete Land. Es schien nahe zu sein, allein, noch dreizehn Tage sollten vergehen, ehe es gelang, aus dem furchtbar zerklüfteten Treibeise herauszukommen und festen Boden zu betreten.

In diesen Tagen hätte Johansen beinahe sein Leben durch einen Eisbären eingebüßt. Wieder einmal mußte man eine Wasserrinne überschreiten. Johansen bückte sich, um seinen Kajak an die Eiskante heranzuziehen, als er plötzlich hinterrücks von einem Bären angesprungen wurde. Die Bestie versetzte ihm mit seiner gewaltigen Vordertatze einen so heftigen Schlag, daß Johansen hinfiel und zwischen die Beine des Raubtieres zu liegen kam. Unfähig sein eigenes Gewehr abzufeuern, das weit von ihm geschleudert war, schrie er Nansen zu: „Schnell die Büchse!" Den weit aufgerissenen Rachen des Bären über sich, packte Johansen in seiner Todesangst den Bären bei der Gurgel, worauf dieser einen Augenblick stutzte und von ihm abließ. Inzwischen war Nansen herbeigeeilt und streckte das Raubtier mit einem wohlgezielten Schuß zu Boden. Eine Rettung im letzten Augenblick! Nach diesem Schrecken jedoch war der erlegte Bär für Mensch und Hund eine willkommene Mahlzeit.

Endlich standen Nansen und Johansen am Rand des Eises. Nach monatelangem, mühseligem Marsche über das endlose Treibeis lag nun offenes Wasser vor ihnen. Das Ereignis mußte gefeiert werden: Jeder verzehrte ein Stückchen Schokolade!

Bevor man jedoch die Schlitten auf die Kajaks verlud und nun paddelte, war noch eine traurige Pflicht zu erfüllen. Man konnte die beiden Hunde, die noch am Leben waren, nicht auf die Fahrt mitnehmen. Ungern trennte man sich von ihnen; sie waren treu und anhänglich und ausdauernd gewesen und sollten nun sterben. Man

wollte sie aber nicht wie die anderen töten, opferte daher für jeden eine Patrone, die sonst ängstlich geschont wurden. Die beiden treuen Reisegefährten wurden erschossen.

Es waren kleinere Inseln, zu denen man gelangte; da sie auf keiner Karte verzeichnet waren, gab Nansen ihnen Namen; und zwar nannte er die erste „Eva"-, die zweite „Liv"-Insel. Dann paddelten sie westwärts und kamen an einer Kette größerer und kleinerer Inseln vorbei. Alles schien gut zu gehen, da erhob sich jedoch ein widriger Wind und trieb das Eis hart an die Küste, so daß sie nicht weiter paddeln konnten. Sie zogen Schlitten und Boote also an Land, um günstigen Wind abzuwarten. Noch wußten sie nicht, wo sie sich befanden. Nach den vorhandenen Karten und Nansens Berechnungen konnte es jedoch nicht Franz-Josefs-Land sein, sie glaubten sich westlich davon zu befinden, vielleicht auf Gillisland, zwischen Spitzbergen und Franz-Josefs-Land. Und doch waren es — wie sich später herausstellte — Teile des letzteren, wohin sie nun gelangt waren. An der Rudolf-Insel, dessen nördlichste Spitze Kap Fligely ist, waren sie nahe vorbeigepaddelt.

So vergingen im Harren und Hoffen auf günstigen Wind die letzten Sommertage, und der Herbst nahte. An ein Weiterkommen nach Süden war jetzt nicht mehr zu denken. Spitzbergen zu erreichen, war damit also unmöglich. So beschloß denn Nansen, zu bleiben und den Winter über hier zuzubringen.

Überwinterung auf Franz-Josefs-Land

Es war die dritte Überwinterung im hohen Norden, die Nansen und seinem Gefährten bevorstand. Sie erfolgte unter den ungünstigsten Umständen. Es fehlte diesmal an einem schützenden Obdach, an warmen Kleidungsstücken, an Lebensmitteln und Brennmaterial. Der Gedanke allein mußte schon Entsetzen einflößen. Wie oft waren schon Expeditionen in der langen Winternacht zu Grunde gegangen, obgleich man Obdach und Lebensmittel hatte! Skorbut und andere

Krankheiten hatten die Reisenden dahingerafft oder ihre Kräfte so geschwächt, daß sie im nächsten Sommer nicht mehr imstande waren, die Strapazen des Rückwegs zu überstehen. Wie sollten die beiden Männer mit ihren geringen Habseligkeiten und Resten an Lebensmitteln dem Hunger und der Kälte trotzen? Es zeugt von einer ungewöhnlichen Tatkraft und Umsicht, daß beide trotzdem nicht verzagten, sondern unverzüglich ans Werk gingen, um sich, soweit es möglich war, auf den Winter vorzubereiten.

Es blieb ihnen übrigens auch nichts anderes übrig, denn ein Versuch, noch weiter nach Süden vorzudringen, versprach jetzt keinen Erfolg mehr. Noch war es aber Zeit — es war Ende August — ein Haus zu bauen und Vorräte für den Winter zu sammeln. Mit welcher Energie beide daran gingen, ist am besten daraus zu ersehen, daß Nansens Tagebuch, das er seit mehr als zwei Jahren regelmäßig geführt hatte, eine Lücke vom 24. August bis 6. Dezember zeigt. Er hatte sich in der Zwischenzeit um so viele im Augenblick wichtigere Dinge kümmern müssen, daß er darüber das Schreiben unterlassen hatte. Erst nach diesen Tagen war es ihm möglich, „dieses Loch in seinem Tagebuche auszuflicken".

Zunächst galt es, Lebensmittel für den Winter zu beschaffen. Die Kajaks wurden entleert, um schneller und wendiger sein zu können. Man hatte jetzt Gelegenheit zur Jagd, denn im Wasser zeigten sich hin und wieder Walrosse und auf dem Lande Bären. Zunächst wurden eine Bärin und ein Junges geschossen. Dann gingen sie auf die Walroßjagd. Diese mächtigen Tiere im Einzelkajak anzugreifen, durften sie nicht wagen. Leicht konnten die Boote von den wütenden Walrossen umgeworfen oder durchbohrt werden. Sie banden also beide Kajaks zusammen. Als man ein prächtiges Tier endlich mit neun Kugeln getötet hatte, sank es leider unter und verschwand im Wasser. So waren die Kugeln nutzlos verschwendet worden. Da überraschten sie einige Walrosse, die auf das Küsteneis gekommen waren, sich dort sonnten und schliefen. Sie schlichen heran und töteten zwei Tiere. Nun galt es, sie an Land zu schaffen. Aber leider erhob sich ein Wind; das Eis mit den getöteten Walrossen wurde ins Meer hinaus getrieben.

Mit Not retteten sie sich selbst an Land. Glücklicher waren sie aber auf der Jagd nach Bären. An einem Tage erlegten sie einmal drei. Da erblickten sie auch im Wasser das gesunkene Walroß; es trieb am Rande des Ufereises. Sie zogen es in eine kleine Bucht und versuchten, es an Land zu schaffen.

Das war jedoch nicht möglich; das Tier war für die beiden zu schwer. Sie mußten es also im Wasser abhäuten, eine schwere und unangenehme Arbeit. Dabei lagen sie auf dem Tiere, um Speck und Fleisch loszuschneiden, und es war unvermeidlich, daß die Kleider bei dieser Arbeit mit Tran und Blut durchtränkt wurden, und doch sollten sie fast noch ein ganzes Jahr aushalten. Wäre die Arbeit nicht dringend notwendig gewesen, gern hätte man sie gelassen. Und da zeigte sich ein zweites Walroß! Neugierig, wie diese Tiere sind, wollte es zusehen, was hier mit seinem Kameraden geschah. Nun wurde es gleichfalls erlegt; und als man bei späteren Gelegenheiten noch zwei weitere Walrosse und mehrere Bären schoß, gab es Fleisch, Speck und Brennmaterial in Fülle.

Es zeigte sich, daß die Gegend reich an Tieren war. Im Wasser erschienen außer zahlreichen Walrossen auch Weißwale, und Scharen von Vögeln belebten die Luft.

Dann machten sich beide daran, eine Hütte zu bauen. An einer geeigneten Stelle brachen sie, so gut es ging, Steine los, machten eine kleine Grube und bauten die Mauern auf. Leider fehlte es an Werkzeugen. Das einzige Gerät, um die Steine loszubrechen, war eine abgeschnittene Schlittenkufe. Das Schulterblatt eines Walrosses, an einen Schneeschuhstock gebunden, mußte als Spaten dienen. Die besten Hilfsmittel, um die festgefrorenen Steine loszulösen, waren jedoch die Hände. Langsam erhoben sich die Mauern, die Ritzen wurden sorgfältig mit Moos und Erde ausgefüllt. Dabei erschwerten Schnee und Frost die Arbeit jedoch unglaublich. Man war deshalb sehr froh, als man die Hütte so hoch gebaut hatte, daß man darin ziemlich aufrecht stehen konnte.

Schwierig war die Herstellung des Daches. Zum Glück fand man am Ufer einen Treibholzstamm von dreißig Zentimeter Dicke. Einen Tag gebrauchte Johansen, um ihn mit einem kleinen Beile zu spalten.

Nun hatte man Balken; über sie legte man die Walroßhäute. Sie waren so lang, daß sie von einer Seite über das Dach zur andern Seite herunterreichten; sie wurden dann mit Steinen beschwert und mit Moos, Erde und Schnee bedeckt, um Dach und Wände gegen den Wind zu dichten.

Zur Tür führte nach Eskimoart ein niedriger Gang, der mit Eisblöcken überdacht wurde. Leider war er nur kurz, da der Boden hart gefroren war. Am 28. September konnte die neue Hütte endlich bezogen werden. Sie war nicht groß, 3½ Meter lang und noch nicht 2 Meter breit, aber immerhin für die beiden Forscher ein vor Bären und Schneestürmen schützender Aufenthalt. Seit den Tagen der Fram hatten sie keinen vor dem Winde geschützten Raum gehabt, in dem sie die Beine hätten ausstrecken können. Im Innern der Hütte wurde eine Pritsche hergestellt, breit genug, daß beide darauf nebeneinander liegen konnten. Obgleich man sie später mit Bärenfellen bedeckte, so waren die Steine, die man noch zur Verfügung hatte — denn alles übrige war gefroren — so rauh und eckig, daß das Lager recht unbequem blieb. „Wir warfen und wendeten uns", erzählt Nansen, „den ganzen Winter hin und her, um zwischen all den Höckern einen einigermaßen bequemen Platz zu finden. Es war und blieb aber hart, und stets schmerzten uns beim Liegen einige Stellen am Körper, und wir hatten sogar wunde Flecke an den Hüften. Wir schliefen aber trotz alledem. — Lampen wurden in der Weise hergestellt, daß wir von einigen Neusilberblechen die Ränder in die Höhe bogen, diese Behälter mit zerquetschtem Speck füllten und als Docht Stücke Zeug von den Bandagen aus unserer Apotheke verwendeten.

In einer Ecke der Hütte hatten wir einen kleinen Herd zum Kochen und Braten aufgebaut. Im Dach über uns schnitten wir ein Loch in die Walroßhaut und bauten aus Bärenfell einen Rauchfang; doch hatten wir den Herd erst kurze Zeit benutzt, als wir schon die Notwendigkeit einsahen, einen Schornstein zu bauen, um den Wind zu verhindern, daß er von oben hineinschlüge. Denn die Hütte war so mit Rauch erfüllt, daß man es zuweilen nicht aushalten konnte. Die einzigen Materialien, die wir jetzt zum Bauen hatten, waren Eis und Schnee. Wir errichteten aber damit auf dem Dache einen großartigen

Schornstein, der seinem Zweck entsprach und tüchtigen Zug brachte.

Unsere Kocherei war so einfach wie möglich. Sie bestand darin, daß wir morgens Bärenfleisch und Bouillon kochten und abends Bärenschnitten brieten. Bei jeder Mahlzeit verzehrten wir große Mengen, jedoch wurden wir seltsamerweise dieser Nahrung niemals überdrüssig, sondern genossen sie stets mit größtem Appetit. Manchmal aßen wir auch Speck dazu oder tauchten die Fleischstücke in Tran. Oft konnte längere Zeit vergehen, in welcher wir fast nichts als Fleisch aßen und Fett kaum kosteten. Dann aber, wenn einer von uns mal wieder Appetit hatte, fischte er sich vielleicht einige angebrannte Stücke Speck aus den Lampen oder aß von den Resten der Speckstücke, aus denen wir den Tran für die Lampe geschmolzen hatten. Wir nannten diese Reste Gebäck und fanden sie ungewöhnlich delikat; auch sprachen wir stets davon, wie köstlich sie sein würden, wenn wir etwas Zucker dazu hätten.

Wir besaßen noch immer einen Teil des Schlittenproviants, den wir von der Fram mitgenommen hatten. Wir hatten aber beschlossen, ihn für die Frühjahrsreise aufzubewahren. Er wurde in einem Depot untergebracht, und dieses Depot mit schweren Steinen abgedeckt, als Schutz gegen Bären und Füchse. Gerade die Füchse waren besonders unverschämt, und stahlen alles, dessen sie habhaft werden konnten.

Eines Tages hatten sie sogar auch unser Thermometer, das sich außerhalb der Hütte befand, fortgeschleppt."

Am 15. Oktober sahen die beiden Forscher die Sonne zum letzten Male, und es begann für sie die dritte Polarnacht, eine einförmige und langweilige Zeit.

Zunächst beschäftigten sie sich, die Bärenfelle von Speck und Fett zu reinigen und zu trocknen, eine langwierige Arbeit. Als das Lager mit Fellen versehen war, nähten sie sich einen neuen Schlafsack aus Fellen; denn der alte wollene war mit der Zeit zum Schlafen zu kalt geworden. Gegen Weihnachten waren sie auch mit dieser Arbeit fertig.

Die Spaziergänge waren ein zweifelhaftes Vergnügen. Es wehte fast immer ein so schneidender Wind, daß man tagelang lieber in der Hütte blieb und nur notgedrungen hinausging, um Eis zum Trinkwasser, Fleisch zum Essen oder Speck für die Lampe zu holen. Die

Temperatur mitten im Raume konnte durch die Tranlampen bis auf den Nullpunkt gebracht werden. In der Nähe der Mauer war es jedoch beträchtlich kälter. „An den Wänden schlug sich die Feuchtigkeit in Gestalt wunderschöner Eiskristalle nieder, so daß die Steine weiß waren und wir in glücklichen Augenblicken träumen konnten, wir wohnten in einem Marmorschloß. Diese Pracht hatte jedoch ihre Nachteile; denn wenn die Außentemperatur stieg, oder wenn wir die Hütte etwas mehr erwärmten, dann liefen kleine Wasserbäche von den Wänden in unseren Schlafsack.

Jeder war eine Woche lang abwechselnd Koch, und der Dienstag, an welchem die Kochwoche des einen endete und die des andern begann, bot uns daher die einzige Abwechselung in unserem Leben und bildete einen Grenzstein, nach welchem wir unsere Zeit einteilten. Beständig rechneten wir, wie viele Kochwochen wir noch vor uns hätten, ehe wir im Frühjahr unser Lager abbrechen könnten."

Sich geistig zu beschäftigen, war sehr schwierig. Es fehlte an Büchern. Man hatte nur Navigationstabellen und ein nautisches Jahrbuch bei sich, das man bald auswendig kannte. Der Gesprächsstoff war längst erschöpft. Der Geist erlahmte in dieser Einöde, und selbst Nansen hatte im Winter wenig Neigung zum Schreiben. Weihnachten kam heran. Es verlief still und ruhig. Sie feierten es, indem sie sich in etwas warmem Wasser wuschen und die Kleider — wendeten. Dann bereiteten sie sich ein Essen aus Fischmehl mit Butter und aßen Brot dazu, das sie in Tran geröstet hatten. Weihnachten und Neujahr waren die einzige Tage, an denen sie sich gestatteten, etwas von den alten Vorräten zu verzehren, die sie sonst für die Reise nach dem Süden sorgsam aufbewahrten.

„Es war ein seltsames Leben, das unsere Geduld in vieler Beziehung hart auf die Probe stellte; aber gleichwohl war es nicht so unerträglich, wie man annehmen könnte. Wir waren während der ganzen Zeit guten Mutes; wir blickten heiter in die Zukunft und schwelgten in dem Gedanken an alle die Freuden, die uns erwarteten. Wir brachten es nicht einmal fertig, uns zu zanken."

So verging langsam die Zeit. Zuweilen schliefen sie zwanzig Stunden am Tage. Trotz dieses Mangels an Bewegung war ihr Gesund-

heitszustand gut; von Skorbut und anderen Krankheiten blieben sie vollständig verschont.

Der Frühling des Jahres 1896 kam, es zeigten sich wieder Bären. Mehrere konnten erlegt werden, und man versah sich mit Speck und Fleisch für die Weiterreise; denn der Rest an Konserven, den man bis dahin sorgfältig geschont hatte, war leider inzwischen verdorben. Aus den wollenen Decken des alten Schlafsacks wurden, so gut es ging, teilweise neue Kleidungsstücke gefertigt. Zum Glück waren die Gewehre in bester Ordnung, man reinigte sie und rieb sie mit Tran ein. Außerdem waren noch 100 Kugel- und 110 Schrotpatronen vorhanden. Das war ein schöner Vorrat, der die Sorge um die Zukunft wesentlich erleichterte.

Nansens und Johansens Heimkehr

Am 19. Mai 1896 war alles zur Abreise bereit. Nachdem man die Hütte von innen und außen photographiert hatte, ließ man darin einen kurzen Bericht von der Fahrt der Fram und der Schlittenreise zurück. Zum Schlusse hieß es: „Wir erreichten diesen Ort — das Winterquartier — am 26. August 1895 und hielten es für am sichersten, hier zu überwintern. Lebten von Bärenfleisch. Brachen heute südwärts auf, längs des Landes, mit der Absicht, auf dem nächsten Wege nach Spitzbergen hinüberzugelangen. Wir vermuten, daß wir auf Gillisland sind. Fridtjof Nansen."

Der Bericht wurde in eine Messingröhre gesteckt und am Dachbalken der Hütte befestigt.

Nun ging es heimwärts nach Süden. Anfänglich konnten die beiden Männer nur kurze Strecken zurücklegen, da ihre Glieder infolge der langen Winternacht noch steif waren.

Zunächst hatten sie Treibeis vor sich. Sie hofften aber, bald offenes Meer zu finden, auf dem sie nach Spitzbergen rudern könnten. Da sich keine Bären zeigten, erlegten sie zwei Walrosse, versahen sich mit frischem Fleisch und drangen, bald auf dem Wasser, bald auf dem

Eise mutig weiter vor. Da hörte plötzlich das Land im Osten auf: sie waren an den Südrand der Inselgruppe gekommen, auf der sie den ganzen Winter zugebracht hatten. Vor sich hatten sie offenes Wasser, während sich das Land und das Küsteneis westwärts weiter ausdehnte. Sie legten an der Eiskante an, banden die Kajaks mit einem Riemen an einem in das Eis gestoßenen Schneeschuhstocke fest und erstiegen einen Hügel, um von ihm aus nach dem Fahrwasser Umschau zu halten. Da ereignete sich ein Unfall, der für beide leicht die furchtbarsten Folgen hätte haben können. Johansen erzählt darüber folgendermaßen:

Als wir oben auf dem Hügel angekommen waren, sah ich zufällig, daß die Kajaks sich von dem Stocke losgerissen hatten und im Begriff waren, fortzutreiben.

„Dort, dort!" rief ich, und beide stürmten wir den Hügel hinunter. Nansen riß sich einige Kleidungsstücke vom Leibe.

„Nimm die Uhr!" sagte er und gab sie mir; sorgenvoll schaute er nach den Kajaks aus, während er sich auszog, und sprang dann in das Eiswasser. Dort trieb unser ganzes Hab und Gut fort; unser Proviant, Kleider, Munition, Gewehre und unsere einzigen Mittel, vorwärts zu kommen. Nur mein Rucksack lag auf dem Eis.

Nansen schwamm, und die Kajaks trieben. Immer weiter entfernten sie sich, immer ernster wurde die Lage, es war ungewiß, ob er in dem kalten Wasser eine so lange Strecke würde schwimmen können. Ich lief auf dem Eise hin und her und konnte doch nichts, gar nichts tun. Ich sah nach Nansen hin, der von Zeit zu Zeit auf dem Rücken schwamm, um auszuruhen; dabei hatte ich Angst, er möchte einen Krampf bekommen und vor meinen Augen versinken. Es half ja nichts, wenn auch ich mich hineinstürzte.

Er entfernte sich immer mehr, die Schläge wurden matter und matter. Nun kann er bald nicht mehr — endlich sehe ich ihn mit Mühe das eine Kajak ergreifen; er versucht, sich emporzuschwingen, ist aber anfänglich nicht dazu imstande; noch ein Versuch, es glückt ihm, jetzt sitzt er oben auf dem einen Kajak. Mir fällt ein Stein vom Herzen.

Nansen ergreift ein Ruder und beginnt, wieder auf die Eiskante zu-

steuernd, auf beiden Seiten der zusammengebundenen Kajaks zu paddeln. Diese Ruderfahrt war, wie er nachher sagte, beinahe das allerschlimmste. In den dünnen, klatschnassen Kleidern, durch die der Wind blies, fror er entsetzlich.

Plötzlich sehe ich, wie er aufhörte zu rudern, er ergreift die Flinte und schießt zwei Alke. Da muß es, denke ich, doch nicht so schlecht um ihn stehen. Er fischt die Alke auf und rudert weiter. Endlich legt er wieder an der Eiskante an.

„Wie geht es dir?" frage ich.

„Es ist so kalt, so kalt", antwortet er mühsam.

Ich half ihm beim Ausziehen der nassen Kleider und zog ihm die paar trockenen Sachen, die wir noch hatten, an. Hierauf entledigte ich mich meiner Beinkleider und gab sie ihm, holte den Schlafsack an Land, ließ ihn hineinkriechen und deckte ihn dann mit den Segeln zu.

Er sah schlecht aus, als er kam. Das Gesicht war bleich, das lange Haar und der Bart naß; Schaum stand ihm vor dem Munde, das Sprechen machte ihm Mühe, er konnte beinahe nicht stehen und zitterte vor Kälte unaufhörlich.

Als Nansen gut im Sacke untergebracht worden war, galt es, unsere Habe höher auf das Eis hinaufzubringen, ein ordentliches Haus zu bauen, das nasse Zeug auszuwringen, Essen zu kochen und so weiter. Ich besorgte dies alles in meiner leichten Kleidung; glücklicherweise war schönes Wetter. Dann und wann eilte ich zum Schlafsacke, der sich noch immer bewegte, und lauschte gespannt.

Nach einer Weile schlief Nansen; ich ließ ihn schlafen, bis alles fertig war.

Als er wieder aufwachte und ich mich nach seinem Befinden erkundigte, hatte er seine natürliche Stimme wieder und befand sich wohl. Wir verzehrten nun die Alke, die unter so außergewöhnlichen Umständen geschossen worden waren, besprachen die ernsten Ereignisse dieses Tages und priesen uns glücklich, daß wir alle unsere Sachen behalten hatten." —

Dann setzten sie ihre Reise an der Eiskante fort. Es zeigten sich Herden von Walrossen. Man schoß ein älteres und ein jüngeres Tier und hatte nun wieder Speck und Fleisch in Fülle für längere Zeit,

„und zwar köstliches Fleisch, da junges Walroßfleisch wie Hammelkeule schmeckt".

Die Walrosse wurden aber den kühnen Kajakfahrern öfters gefährlich. Schon mehrmals waren sie mit ihren gewaltigen Hauern den schwachen Booten zu nahe gekommen, und man hatte sich vor ihnen eiligst flüchten müssen. So hatte in diesen Tagen Nansen mit ihnen ein unangenehmes Zusammentreffen.

Ein ansehnliches Walroß faßte mit der einen Vorderflosse über das Deck seines Kajaks und führte mit seinen Hauern einen Stoß danach. Als Nansen das Tier mit dem Ruder über den Kopf schlug, verschwand es plötzlich; aber das Kajak hatte ein großes Loch bekommen, so daß es sich schnell mit Wasser füllte. Kaum gelang es Nansen, sich rechtzeitig aus dem Boote zu retten und das feste Eis zu gewinnen. Johansen rettete das Boot, allein die ganze Habe, der Schlafsack und auch der photographische Apparat mit den Aufnahmen waren durchnäßt. Man landete, trocknete die Sachen und besserte das Kajak aus.

Dies geschah am 15. Juni 1896. Zwei Tage darauf finden wir die beiden Männer behaglich in einem warmen Zimmer sitzen, mit neuen, wollenen Kleidern angetan, umgeben von allem, was die Kultur an Wohlleben nur bietet, Wasser, Seife, Bücher im Überfluß und vor sich einen schön gedeckten Tisch.

Wie war das möglich? Was war geschehen? War es ein Traum, oder war es Wirklichkeit?

Doch hören wir Nansens eignen Bericht:

„Es war kurz nach Mittag, als ich am 17. Juni aufstand, um das Frühstück zu bereiten. Ich war nach dem Rande der See hinabgegangen, um Wasser zu holen, hatte Feuer angemacht, das Fleisch zerschnitten und in den Topf gelegt und bereits einen Stiefel ausgezogen, um wieder in den Sack zu kriechen, als ich bemerkte, daß der Nebel über dem Lande seit dem vorhergehenden Tage sich etwas gehoben hatte. Ich dachte, es sei ebenso gut, die Gelegenheit zu benutzen und Umschau zu halten, als zu schlafen, zog daher den Stiefel wieder an und begab mich auf einen nahen Hügel, um nach dem weiter drinnen liegenden Lande zu blicken.

Da schlug plötzlich ein Laut an mein Ohr, der dem Bellen eines Hundes so ähnlich war, daß ich auffuhr. Es waren nur ein paar Bellaute, aber es konnte nichts anderes sein. Ich strengte das Gehör an, vernahm aber nichts mehr, als nur den alten brodelnden Lärm der Tausende von Vögeln.

Ich rief Johansen zu, daß ich im Lande Hunde bellen hörte. Johansen kroch aus seinem Schlafsack und eilte aus dem Zelt. Hunde? Er wollte es nicht glauben, sondern mußte selbst heraufkommen und mit eigenen Ohren hören, während ich das Frühstück bereitete.

Ungeduldig stürzte ich das Frühstück hinunter; dann holte ich meine Schneeschuhe, Fernrohr, das Gewehr und begab mich nochmals auf den Hügel, um zu lauschen und nach einem Wege über das unebene Eis auszuschauen.

Mit seltsam gemischten Gefühlen setzte ich den Weg durch die zahlreichen Hügel und Unebenheiten landeinwärts fort. Plötzlich glaubte ich den Ruf einer menschlichen Stimme zu hören, einer fremden Stimme, der ersten in drei Jahren. Wie mir das Herz klopfte, wie mir das Blut zum Kopfe schoß, als ich auf einen Hügel hinaufrannte und mit der ganzen Kraft meiner Lungen schrie! Hinter dieser einen menschlichen Stimme inmitten der Eiswüste, dieser einzigen Botschaft

vom Leben, standen Heimat und sie, die zu Hause auf mich warteten, weiter sah ich nichts, als ich mir einen Weg zwischen den Schollen und Eisrücken bahnte, so rasch mich meine Schneeschuhe tragen konnten. Bald hörte ich wieder rufen und erblickte ein dunkles Etwas, das sich landeinwärts zwischen den Hügeln bewegte. Es war ein Hund; aber weiter entfernt kam noch eine Gestalt, und das war ein Mensch. Wer war es? Rasch näherten wir uns einander; ich schwenkte den Hut, er tat dasselbe. Ich hörte, wie er den Hund anrief und horchte. Er sprach englisch, und als ich näher kam, glaubte ich Jackson zu erkennen, den ich meiner Erinnerung nach schon einmal gesehen hatte.

Ich zog den Hut, wir gaben uns die Hand mit einem herzlichen ‚Wie geht's?'

Um uns waren Eis, Gletscher und Nebel. Auf der einen Seite stand der zivilisierte Europäer in einem karrierten englischen Anzug und hohen Gummistiefeln, ordentlich rasiert, frisiert und den Duft parfümierter Seife verbreitend, auf der anderen Seite der Wilde, bekleidet mit schmierigen Lumpen, schmutzig von Öl und Ruß, mit langem, ungekämmtem Haar und zottigem Bart, schwarz von Rauch, mit einem Gesicht, in welchem die natürliche blonde Farbe unmöglich zu erkennen war durch die dicke Schicht von Fett und Ruß, die die Bemühungen eines ganzen Winters mit warmen Wasser, Moos, Lumpen und schließlich mit einem Messer vergeblich zu entfernen versucht hatten. Niemand konnte vermuten, wer der Wilde war oder woher er kam.

Jackson: Ich freue mich riesig, Sie zu sehen. — Danke, ich gleichfalls. — Haben Sie ein Schiff hier? — Nein, mein Schiff ist nicht hier. — Wieviele sind Sie? — Ich habe nur noch einen Gefährten draußen am Eisrand.

Während wir sprachen, schritten wir dem Lande zu. Ich nahm als feststehend an, daß er mich erkannt hatte oder sich wenigstens denken könne, wer unter diesem wilden Äußern verborgen sei.

Plötzlich blieb er stehen, blickte mir voll ins Gesicht und sagte rasch: Sind Sie nicht Nansen? — Ja, das bin ich. — By Jove, es freut mich närrisch, Sie zu sehen! — Darauf ergriff er meine Hand und schüttelte sie nochmals und die Freude über dies unerwartete Zusammentreffen strahlte ihm aus den Augen.

Woher sind Sie jetzt gekommen? fragte er.

Ich verließ die Fram auf 84° nördlicher Breite, nachdem wir zwei Jahre getrieben waren, und habe den Breitengrad von 86° 14' erreicht, wo wir umkehrten und uns nach Franz-Josefs-Land wenden mußten. Wir waren jedoch gezwungen, den Winter über irgendwo im Norden von hier zuzubringen und sind jetzt auf dem Wege nach Spitzbergen. —

Ich gratuliere Ihnen von ganzem Herzen. Sie haben eine tüchtige Reise gemacht, und es freut mich ungemein, daß ich der erste bin, der Ihnen zu Ihrer Rückkehr gratulieren kann! war Jacksons Antwort."

Wer war Jackson, und wo befand man sich?

Es war wirklich Franz-Josefs-Land, auf dem sich Nansen und Johansen seit einem Jahre aufgehalten hatten. Sie waren aber in dieser Zeit nicht die einzigen menschlichen Bewohner dieses unwirtlichen Landes gewesen. Nur 180 Kilometer südwestlich von ihnen hatten acht Männer auf Kap Flora der Northbrook-Insel im Süden des Landes gleichfalls Winterquartier aufgeschlagen. Es war dies die Mannschaft der Expedition des Engländers Frederick Jackson.

Jackson lebte hier bereits seit dem Sommer 1894. Sein Zweck war, das ganze Franz-Josefs-Land und die umgebenden Buchten zu erforschen. Im vergangenen Sommer hatte er den westlichen Teil erforscht und auch im Frühling dieses Jahres nach Westen und Norden Entdeckungsreisen unternommen. Er war dabei bis an das Kap Richthofen gekommen, 65 Kilometer südlich von Nansens Winterquartier. Leider hatte offenes Wasser sein weiteres Vordringen gehindert.

Auf Kap Flora hatte sich die englische Expedition häuslich niedergelassen, indem sie am Fuße eines Felsens in der Nähe des Ufers ein Blockhaus nach russischer Art erbaute, dazu einen Stall für die Hunde und vier runde, zeltartige Gebäude, in denen Vorräte aufbewahrt wurden. Zwar war die Umgegend öde und winterlich; aber die Wohnung im Holzhause war behaglich eingerichtet, und an Lebensmitteln, Licht und Brennmaterial war kein Mangel. Wie viele traurige Tage in der kalten, dunklen Höhle wären Nansen und seinem Begleiter erspart worden, wenn sie von der Anwesenheit Jacksons Kunde gehabt und bis zu ihm hätten vordringen können!

So saßen die Engländer am 17. Juni behaglich in ihrem Blockhause und plauderten miteinander, als plötzlich der Astronom Armitage, der im Observatorium beschäftigt gewesen war, unter ihnen erschien und ausrief: „Wie viele seid Ihr? Ich sehe einen Menschen auf dem Treibeise!“ Da mit ihm jetzt alle vollzählig waren, so sprang man sofort auf, um zu sehen, wer es sein könnte. Allen voran eilte Jackson, er erreichte Nansen zuerst.

Nach der ersten Begrüßung erschienen auch die übrigen Engländer. Wie erstaunten sie, als sie hörten, der Fremdling sei Nansen, der bis 86° 14' nördlicher Breite gekommen sei, das heißt, bis auf eine Entfernung von etwa 418 Kilometer vom Pol.

Jackson selbst begab sich inzwischen mit Nansen zum Blockhause. Dort übergab er ihm eine sorgfältig zugelötete Blechbüchse; sie enthielt Briefe aus Norwegen.

„Meine Hände zitterten, mein Herz klopfte, als ich sie öffnete; es waren Nachrichten aus der Heimat, nur gute Nachrichten.“

In begreiflicher Aufregung harrte unterdessen Johansen auf Botschaft oder Nansens Rückkehr. Bald schlug auch seine Erlösungsstunde. Sein Erstaunen war nicht geringer als das Nansens, plötzlich in dieser Wildnis fremde Menschen zu sehen, die ersten in drei Jahren.

Dann ging's mit den beladenen Schlitten zum Blockhause. Johansen durfte nicht ziehen helfen. Er lief nebenher, behaglich eine Pfeife rauchend, die man ihm sofort gegeben hatte. Die schmutzigen Lumpen wurden ausgezogen und ein warmes Bad genommen. Sich völlig rein zu waschen, gelang freilich erst nach mehreren Tagen. Von Kopf bis zu Fuß wurden neue, reine, weiche Kleider angezogen und Haar und Bart geschnitten. So wurden die „Wilden“ wieder zu Europäern.

Darauf folgte ein herrliches Mittagessen mit Kaffee, Zigarren, Wein und — Neuigkeiten, die drei Jahre alt waren.

Nach sechs Wochen, die mit Jagdausflügen und Streifzügen ausgefüllt waren, erschien das Dampfschiff „Windward“, das der englischen Expedition in diesem Jahre neue Vorräte bringen und vier Mitglieder nach England zurücknehmen sollte, während Jackson mit den übrigen Gefährten noch einen weiteren Winter hier zubringen wollte.

Mit herzlichem Dank für die erwiesene Gastfreundschaft nahmen

Nansen und Johansen Abschied von Jackson und den zurückbleibenden Engländern und begaben sich an Bord. Dort erfuhren sie, daß die Fram noch nicht zurückgekehrt sei.

Mit Volldampf ging es zurück, und bald winkte die heimatliche Küste. Die Windward legte im ersten Hafen Norwegens an. Unverzüglich begaben sich Nansen und Johansen auf das Telegraphenamt.

„Hier sind einige Telegramme“, sagte Nansen, „die ich gern möglichst schnell befördert haben möchte“, und legte gleich ein ganzes Bündel auf den Tisch. — Noch ehe sie das Telegraphenamt verließen, waren die ersten kurzen Depeschen schon abgesandt. Sie waren an Nansens Frau, Johansens Mutter, die nächsten Angehörigen der Framleute, den König und an die Regierung sowie an die Presse gerichtet.

„Es gibt nicht viele Menschen, die sich mehr als wir danach gesehnt haben, den Fuß auf heimatlichen Boden zu setzen!“ schrieb Johansen später in Erinnerung an diese Zeit. „Unser Leben hier oben im Eis ist schuld daran. Wir haben allerlei Schweres durchgemacht, und mehr als einmal ist es gut gewesen, sich des Lebens in der Heimat erinnern zu können. Und wenn wir auch alle beide an die Freude des Wiedersehens geglaubt haben, so sind doch auch viele Lagen gekommen, die uns daran erinnerten, daß unser Leben eine Zeit der Prüfung ist, daß der Mensch, der sich den Herren der Schöpfung nennt, ein armes, vergängliches Wesen ist. Nur ein Staubkorn ist er vor der Macht, die von Ewigkeit her alles regiert und in Ewigkeit alles nach ihren unfaßbaren Gesetzen regieren wird, die Macht, die uns auf dieser Reise so oft vom Untergang errettet hat.

Mit menschlichen Augen gesehen war der Winter, den wir zuletzt in unserer Hütte zugebracht haben, entsetzlich. Er war grauenhaft in seiner Dunkelheit und seiner Kälte, mit seinen Entbehrungen und seiner Sehnsucht! Aber wie gering erscheint uns alles dieses, wenn wir an den unfaßbaren Willen denken, der den Menschen und Millionen von Lebewesen in die Welt setzt und sie dort ein Bruchteil einer Sekunde leben läßt; denn längere Zeit ist es nicht, an der Ewigkeit gemessen! Eine Winternacht, wie wir sie durchlebt haben, lehrt uns besser als alles andere verstehen, daß die Sorgen und der Kummer der Menschen nichtig sind!“

Wohl waren Nansen und Johansen überglücklich über ihre Rückkehr; aber ihre Freude war nicht vollkommen, solange man keine Nachricht von der Fram hatte. In Hammerfest traf Nansen seine Frau; sie hatte sein Telegramm daheim erhalten und war ihm entgegengeeilt.

Aber wo blieb die Fram? Nach Nansens Berechnungen mußte sie bereits aus dem Eise heraus sein. War ihr vielleicht doch ein Unglück zugestoßen? Die Jahreszeit war schon weit vorgeschritten. Kam sie jetzt nicht, so mußte die Mannschaft noch einen weiteren arktischen Winter durchmachen.

Da erhielt Nansen in der Frühe des 20. August 1896 ein Telegramm:

„An Fridtjof Nansen.

Fram heute in gutem Zustande in Norwegen angekommen. Alles wohl an Bord. Gehe sofort nach Tromsö. Willkommen in der Heimat!

Otto Sverdrup"

Wieder und immer wieder mußte Nansen die Depesche lesen, um sich zu überzeugen, daß nicht alles ein Traum war. Dann ging's nach Tromsö.

„Am nächsten Tage", erzählt Nansen, „liefen wir in den Hafen von Tromsö ein, und dort lag die Fram, stark und breit, es war ein wundersames Gefühl, sie wieder zu erblicken. Als wir das Schiff zuletzt gesehen hatten, war es halb im Eise begraben; jetzt schwamm es frei und stolz auf der blauen See, in norwegischen Gewässern."

Wie war es der Fram inzwischen ergangen?

Als Nansen und Johansen die Fram am 14. März 1895 verließen, befand sie sich unter 84° nördlicher Breite. Sie war damals in 8 Meter dickem Eise eingeschlossen, wobei die Dicke des Eises unter dem Kiel 1 Meter betrug. Die Mannschaft machte sich nun sofort daran, einen Teil des hohen Eisrückens, der das Schiff besonders an Backbord bedrohte, zu entfernen.

Alle hatten sich an dieser Arbeit beteiligt, auch der Kapitän und der Arzt.

So war Ende März die Fram von ihrem Eispanzer befreit.

Nunmehr ging man daran, sich wieder für die Schlittenreise nach Süden, falls eine solche infolge des Unterganges der Fram notwendig werden sollte, vorzubreiten. Man setzte Schlitten und Kajaks instand, nähte Säcke für die Vorräte, wählte Proviant und andere unentbehrliche Dinge aus. Schneeschuhe wurden angefertigt und eifrig übte man wieder die steifen Glieder im Skilaufen. In einer Entfernung von 6 Kilometer vom Schiffe fand man einen Eishügel, dessen Abhänge sich vortrefflich dafür eigneten. Es war dies für alle eine sehr nützliche Bewegung in frischer Luft.

Im Frühling war das Wetter still und klar. Doch war man darüber weniger erfreut. Viel lieber hätte man heftigen Ostwind gehabt, der die Drift des Schiffes nach Westen wesentlich förderte. Nur in diesem Falle war es möglich, daß man mit der Fram bis zum nächsten Sommer so weit nach Westen getrieben würde, um die Heimreise noch im selben Jahr versuchen zu können.

Zahlreiche Rinnen und Spalten bildeten sich wiederum im Eise. Man brachte deshalb das Depot, das man im Winter auf einem nahen Eishügel während der Eispressungen errichtet hatte, zur Sicherheit an Bord.

Im Sommer zeigten sich in den Rinnen öfters Seehunde, zuweilen sogar Narwale. Da aber die Tiere sehr scheu waren, so war die Jagdbeute nur gering. Mehr Glück hatte man auf der Vogeljagd. Im allgemeinen aber war das Polarmeer in jenen Regionen arm an Tieren. Im Winter und Frühling sah man oft lange Zeit hindurch kein lebendes Wesen.

Selbst Eisbären, die sonst weit umherschweifen, zeigten sich selten. Über ein Jahr lang sah man keinen Bären, und man mußte in dieser langen Zeit frisches Bärenfleisch entbehren. In den drei Jahren der Drift wurden nur 29 Eisbären erlegt; man war eben zu weit vom nächsten Land entfernt.

So kam der dritte Winter heran. Das Vertrauen auf die Fram war aber jetzt nicht mehr so unerschütterlich wie früher. Denn das Schiff hatte ein Leck bekommen. Im Maschinenraum zeigte sich Wasser und sickerte laufend nach, und trotz eifrigen Suchens konnte man das Leck

nicht entdecken. Es mußte irgendwo im Boden sein. Die Fram hatte also im Kampfe mit dem Eise doch Schaden genommen. Daher mußte man in dem bevorstehenden Winter doppelt vorsichtig sein.

Sorgfältig bereitete man sich deshalb darauf vor, das Schiff im Notfall verlassen zu können. Boote, Proviant und Brennmaterial wurden wieder auf das Eis geschafft; Säcke mit Kleidung und anderen nötigen Dingen standen für jeden auf dem Deck bereit. Doch verlief der Winter günstiger, als man erwartet hatte.

Ende November befand man sich unter 85° 57' nördlicher Breite, der höchsten Breite, die man erreichte. Sie kommt fast der gleich, bis zu welcher Nansen selbst unter größten Anstrengungen vordrang.

In der langen Winternacht fehlte es diesmal an genügender Beschäftigung. Der Gedanke, daß vielleicht auch der nächste Sommer keine Erlösung bringen könnte, bedrückte die Gemüter und erweckte Heimweh. Das stete Zusammenleben mit denselben Menschen stumpfte den Geist ab. Der Gesprächsstoff wurde immer geringer; es gab nichts mehr, wovon man nicht schon oft geredet hätte.

Der Gesundheitszustand war auch nicht mehr so gut wie früher. Endlich erschien am 4. März 1896 die Sonne wieder, und mit einem Male zerstoben die trüben Gedanken; man fühlte sich wieder als Brüder und war mehr denn je bereit, Freud und Leid willig zu teilen.

Der Sommer brachte endlich auch ihnen die sehnlichst erwartete Rettung. Man war jetzt bis in die Gegend nördlich Spitzbergen gekommen, und die Fram trieb seit Ende März beständig in südlicher und südwestlicher Richtung. Man mußte jetzt darauf bedacht sein, aus dem Treibeise herauszukommen. Es war sonst Gefahr vorhanden, daß man in die ostgrönländische Polarströmung geriet und unter Umständen das Schicksal der Hansa erlitt.

Die Maschine wurde gründlich überholt und der Kessel mit Wasser gefüllt; alles war in Ordnung.

Da die Maschine reichlich heißes Wasser lieferte, so wurde jetzt große Wäsche gehalten, ein Hochgenuß, da warmes Waschwasser seit zweieinhalb Jahren ein Luxus gewesen war.

Es galt jedoch noch einen harten Kampf, bevor man aus dem Eise herauskam und das freie Meer erreichte. Zwar öffnete sich Ende Mai

eine Rinne, die sich weit nach Süden erstreckte; aber sie war noch 200 Meter vom Schiff entfernt, und zwischen ihr und der Fram lag ein Eisgürtel aus dickem Packeise, der erst durchbrochen werden mußte. Dazu lag die Fram selbst noch im Eise fest.

Mit Pulver und Dynamit ging man daran, das Eis zu sprengen. Es war eine mühsame, keineswegs ungefährliche Arbeit. Als die Fram nach vielen Sprengungen vom Eispanzer befreit worden war, wurde ein Kanal gesprengt, durch den man die Fram hindurch zu bringen versuchte; aber nur mühsam kam man vorwärts. Die Hoffnung auf Rettung stieg und sank. Allmählich brach zwar das Eis immer mehr auf; aber ungünstige Südwinde preßten es dann wieder zusammen.

Endlich — es war der 12. August 1896 — erreichte Sverdrup das offene Meer, und die Fram rollte wieder in der langen Dünung. Bald begegnete man einem Schiff. Die erste Frage war: „Sind Nansen und Johansen heimgekehrt?" Antwort: „Nein." Das war allerdings ein herber Tropfen in den Becher der Freude. Wenn man auch nicht befürchtete, daß sie verunglückt waren, so mußte man doch um ihr Schicksal besorgt sein. Sverdrups Plan war daher bald gemacht.

In Tromsö hoffte er sichere Nachricht zu erhalten. Hörte man nichts von den beiden Gefährten, so wollte er nur neue Kohlen einnehmen — mit anderen nötigen Dingen war er noch versehen — und sofort nach Franz-Josefs-Land fahren, um sie aufzusuchen und hoffentlich heimzubringen.

Nur kurz war deshalb der Besuch auf der Däneninsel im nordwestlichen Teile von Spitzbergen. Hier traf Sverdrup auf den Forscher Andrée, der damals dort weilte, um eine Expedition mit dem Freiballon zu unternehmen. Schon am 20. August landete man nachts in dem norwegischen Hafen Skjärvö. Sverdrup begab sich sofort zum Telegraphenamt, um seine Ankunft zu melden, und hier erfuhr er, daß Nansen und Johansen gerade auch zurückgekehrt waren.

Am Abend desselben Tages sahen sich die Männer nach siebzehnmonatiger Trennung in Tromsö wieder. Dann ging's gemeinsam im Triumphzuge an der norwegischen Küste entlang nach Kristiania, wo vor drei Jahren die denkwürdige Reise angetreten worden war.

Den Schwierigkeiten trotzend waren sie ausgezogen, um den Nordpol zu erreichen. Sie hatten nun gezeigt, was Energie, wissenschaftliche Kenntnis, körperliche und praktische Tüchtigkeit zu leisten imstande sind. Sie hatten erreicht, was noch keinem bisher gelungen war. Noch nie stand über einem Sterblichen der Polarstern so hoch wie über ihnen. Das Interesse für Polarfahrten war durch Nansen wieder in bedeutendem Maße geweckt worden. Er hatte den Weg zum Pol gezeigt, und so durfte man hoffen, daß der Traum der Polarfahrer, die Eroberung des Nordpols, in nicht allzuferner Zeit verwirklicht werden würde.

Im Freiballon zum Pol

Am 11. Juli 1897 war der Ballon in Nordosten in einer Nebelwand den Blicken der Zurückgebliebenen entschwunden. Andrée, Fränkel und Strindberg waren nun ganz allein in der weiten weißen Eiswüste. Über ihnen wölbte sich riesengroß die Kugel ihres Ballons „Oernen" — „des Adlers".

Die ersten Minuten nach dem Start, auf der Däneninsel in Nordwest-Spitzbergen, hatten ihnen noch eine schwere Aufregung gebracht. Als sich um 13.46 Uhr der Ballon vom Boden erhob und in nordöstlicher Richtung davon schwebte, hatten sie zu ihrem Schrecken entdeckt, daß ein Teil der Führungs-Schleppseile am Strande liegen geblieben waren.

Was war geschehen?

S. A. Andrée, der geniale schwedische Ingenieur (* 1854 † 1897), hatte den Freiballon, der sonst ja nur mit dem Winde treibt, durch eine verblüffende Konstruktion zum Teil lenkbar gemacht. Er wollte das Polargebiet nicht hoch in der Luft im Freiballon überqueren, sondern in der Schleppseilfahrt. Zu diesem Zweck hatte er links und rechts vom Ballonkorb Segel angebracht, die er nach beiden Seiten schräg stellen konnte. Da ein Ballon mit nachschleppendem Seil sich mit langsamerer Geschwindigkeit als der Wind vorwärts bewegt, erhielt er also einen Druck auf die Segel. Durch Schrägstellung der Segel gegen die Fahrtrichtung würde der Ballon infolgedessen nach links oder rechts aus der Windrichtung abgetrieben. Durch diese Konstruktion war es ihm möglich, bis zu 30 Grad von der Windrichtung abzuweichen.

Beim Überqueren des Packeises mußte er jedoch damit rechnen, daß sich die Schleppseile möglicherweise an den Eisschollen festhaken

könnten. Um sich dann von dem unfreiwilligen Anker freimachen zu können, hatte er die Schlepptaue durch Verschraubungen unterteilt. Durch Drehen des Seiles vom Ballon aus konnte er die Verschraubung lösen und unter Aufgabe des festgehakten letzten Teiles der Schleppseile die Fahrt fortsetzen.

Nun hatten sich unglücklicherweise beim Start die Verschraubungen selbst gelöst, weil die Seile offenbar nicht glatt ausgelegt worden waren, sondern einen Drall hatten. Mit dem Verlust von Zweidrittel der gesamten Schleppseillänge war die Fahrt begonnen worden.

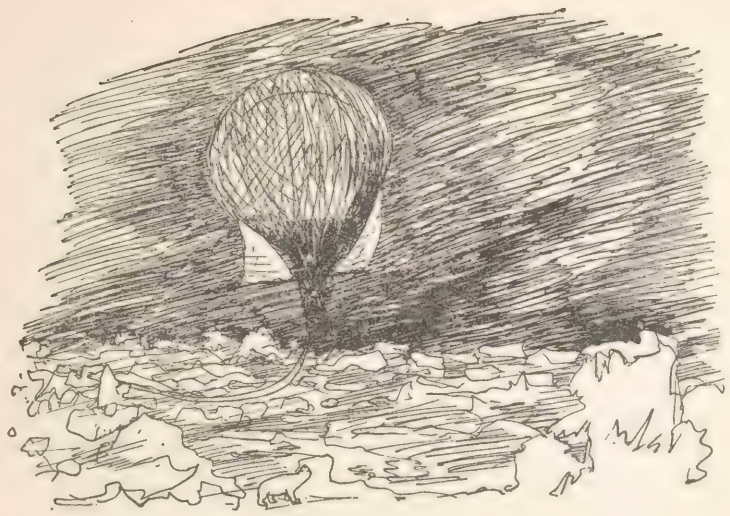
Noch ein zweiter Zwischenfall hatte sich unmittelbar nach dem Start ereignet. Der Ballon war durch eine starke Böe bis aufs Wasser heruntergedrückt worden, so daß der Korb eintauchte. Erst unter Abgabe von weiterem Ballast konnte der Adler dann wieder in die Lüfte steigen.

Nun schwebten sie in 500 bis 700 Meter Höhe frei in den Lüften. Die ganze Spannung der letzten Tage löste sich. Sie fühlten sich glücklich. Über der Vogelsang-Insel warf Strindberg noch einen Abschiedsgruß an seine Braut ab. Vier Brieftauben mit Nachrichten wurden aufgelassen. Die erste Mahlzeit, Fleischbrühe und mitgenommene belegte Brote, wurden eingenommen.

Noch aber durften sie sich nicht der Ruhe hingeben, erst mußte einmal die Lenkvorrichtung wieder in Ordnung gebracht werden und die verlorengegangenen Führungsseile durch Normalschleppseile ersetzt werden.

Würden sie noch den Nordpol überqueren können? Der Wind trug sie in nordöstlicher Richtung davon. Selbst bei guter Wirkung der notdürftigen Führungsvorrichtung würden sie nicht eine genaue nördliche Fahrtrichtung über Grund machen können. Um 19.00 Uhr begab sich Andrée zur Ruhe und schlief infolge Übermüdung sieben Stunden wie tot. Fränkel und Strindberg übernahmen die Wache.

Ständig jedoch verlor der Ballon an Höhe. Immer wieder mußte Ballast abgeworfen werden. Leise pfiff das Ventil. Sollte es undicht sein und der Ballon laufend Gas verlieren? Um 22.00 Uhr wurde die erste Schwimmboje mit kurzem Bericht abgeworfen. Sie wurde später gefunden.



Man war in guter Stimmung. Sank der Ballon, weil er in den Wolkenschatten geriet, oder weil der Nebel Netz und Ballonhülle durch Feuchtigkeit schwer machte? Schleppseil und Führungsseile legten sich aufs Eis. Die notdürftig in Ordnung gebrachte Lenkvorrichtung bewährte sich jedoch. Aber immer wieder mußte Ballast abgeworfen werden. Auch das Segel drückte den Ballon nieder, und am Nachmittag des zweiten Tages prallte die Gondel zweimal kurz hintereinander auf das Eis auf. Wieder Ballastabgabe! Sogar die große Schwimmboje, die am Nordpol abgesetzt werden sollte, wurde über Bord geworfen.

Die Lage hatte sich jetzt so gegen die Erwartungen verändert, daß die Hoffnung aufgegeben werden mußte, jemals noch den Pol zu überqueren oder nur zu erreichen. Der Kurs war nun rein West; mehrfach schlug die Gondel auf das Eis auf, bald alle fünf Minuten, dann jede zwei Minuten. Alle 50 Meter war die Schleifspur des Korbes auf dem Eis zu sehen. Das Eis wurde gestempelt, wie Andrée es nannte. Schließlich, am 12. Juli 1897, um 22.00 Uhr stand der Ballon ganz still. Nebel ringsum. Ballon und Netzwerk wurden feuchter, schwerer. Endlich nach dreizehn Stunden setzte sich der

Ballon mit einem Ruck wieder in Bewegung: Kurs Ostnordost, Geschwindigkeit 3 Meter in der Sekunde. Am 13. Juli um 13.08 Uhr wurde wieder eine Taubenpost abgesandt, die auf eigenartige Weise ihr Ziel erreichte: Die Taube wurde nämlich von Seehundsfängern abgeschossen und blieb auf dem Eise liegen. Erst als man von einem anderen Schiff erfuhr, daß Andrée Brieftauben absenden wollte, kehrte man wieder um und fand tatsächlich die abgeschossene Taube wieder. Man öffnete das Röllchen am Bein der Taube, in der Andrées Botschaft enthalten war:

„Von Andrées Polarexpedition. An Aftonbladet, Stockholm. Den 13. Juli 12.30 Uhr mittags. 82° 2' Breite, 15° 5' östliche Länge. Gute Fahrt. Richtung Ost 10° Süd. An Bord alles wohl. Dies ist die dritte Taubenpost. Andrée."

Dieses war die letzte Kunde, die die Welt über Andrées Expedition erhielt. Immer wieder sank der Ballon herunter. Jetzt, am Abend des 13. Juli mußte man schon 200 Kilo Ballast und Ausrüstung abwerfen; aber immer noch nicht erhob er sich wieder. Endlich, nachdem weitere 50 Kilo abgeworfen worden waren, kam der Korb vom Eise frei.

Segel wurden gesetzt, eine Schleppseilfahrt mit erfolgreicher Lenkung wurde durchgeführt. Trotzdem erreichte man jedoch nur einen Kurs Nordnordost. Aber auch schon nach zweieinhalb Stunden war es damit wieder vorbei.

Der Ballon wurde schwerer und schwerer. Am Morgen des 14. Juli entschloß sich Andrée schweren Herzens zur endgültigen Landung. Fast aller Ballast war aufgebraucht, und die Reichweite eines Freiballons hängt ja immer von der Menge des mitgeführten Ballastes ab. Am 14. Juli 1897, 7.22 Uhr wurde die Landung durchgeführt, der Ballon durch Reißleine aufgerissen, so daß das Gas entweichen konnte. Nur 65 Stunden hatte die Fahrt gewährt. Man befand sich jetzt etwa 300 Kilometer nördlich von Spitzbergen. Der so schöne und gut durchdachte Plan war damit zu Ende. —

Ähnlich wie Nansen sich mit der Meeresströmung über das Nordpolargebiet, möglichst über den Nordpol, mit seinem Schiff hinwegtreiben lassen wollte, hatte Andrée die Absicht gehabt, sich mit südlichen Winden über das Polarbecken, möglichst auch über den Nordpol, führen zu lassen. — Nansen hatte Glück gehabt, Andrée nicht.

Wie wir jetzt wissen, gibt es keine durch die ganze Arktis hindurchwehenden Winde. Wenn also beim Start der schöne Südwind herrschte, so war er — und das hatte Andrées Fahrt gezeigt — lediglich ein örtlich begrenzter Wind.

Nansen hatte Glück gehabt, Andrée nicht. Aber Pioniere müssen sein, nur sie bringen Wissenschaft und Forschung weiter.

Aber noch eins war Andrée klar geworden — und auch diese Erkenntnis ist ein wesentlicher Baustein für die Kenntnis der Wetterverhältnisse der Erde —: es gibt sehr viele Nebel dort.

Wenn Andrée sich zuerst gefreut hatte, daß die Temperatur um den Nullpunkt herum schwankte, es also für eine Polarexpedition sehr warm war, so ergab sich doch daraus der Nachteil, daß der Ballon dadurch schwerer und schwerer wurde. Wenn die Temperatur auch nur wenige Grade unter den Nullpunkt herunterging, dann setzten sich Eis oder Reif auf dem Ballon ab. —

Nun kam der Marsch über das Eis. 300 Kilometer mußten bis zum nächsten Lande zurückgelegt werden. Auch dafür hatte Andrée jedoch Vorsorge getroffen. Jeder der drei Teilnehmer hatte einen Schlitten; auch ein Boot war mitgenommen worden. Mühsam kämpfte man sich südwärts. Offene Wasser, Preßeisrücken und vor allem Eisschlamm, in dem man weder mit Boot noch mit Schlitten vordringen konnte, machten den Marsch zu einer wahren Qual. Manchmal brauchte man für 1 Kilometer fünf Stunden. Oft trieb das Eis, auf dem man übernachtete, wieder um das gleiche Stück zurück, das man unter gewaltigen Anstrengungen am Tage zurückgelegt hatte. Die Fleischbeschaffung machte keinerlei Schwierigkeiten: Bären, Seehunde, Eismöwen waren zahlreich vorhanden. „Wir können genügend Bären erlegen und haben überall fliegende Metzgerläden um uns herum", schrieb Andrée in sein Tagebuch. Aber auch die Patronen wurden knapper; denn monatelang war man schon unterwegs. Die Eisdrift machte schwer zu schaffen. Erst führte der Marsch auf Franz-Josefs-Land zu, dann in Richtung auf die sieben Inseln und schließlich südwärts in Richtung Vitö.

Nun begann auch der körperliche Zustand der drei Männer schlech-

ter zu werden. Fränkels Fuß fing an zu eitern; bald konnte er seinen Schlitten nicht mehr ziehen. Alle drei bekamen Durchfall, wurden schwächer und schwächer. Ende September mußte man es aufgeben, noch im gleichen Jahr Spitzbergen zu erreichen. Auf einer Eisscholle wurde eine Schneehütte erbaut und auf den Namen „Daheim" getauft.

Plötzlich, am 2. Oktober in der Frühe, brach die Eisscholle auseinander. Die Hütte wurde zerstört, Wasser lief in ihre Behausung.

Es blieb nun keine andere Lösung, sie mußten zur nächsten Insel, um festen Boden unter ihre Füße zu bekommen. Mit letzter Anstrengung erreichten sie Vitö, das sie fast ganz unter Eis begraben fanden. Aber noch ließen sie sich vom Schicksal nicht zu Boden drücken. Andrée schrieb in sein Tagebuch: „Mit solchen Kameraden kann man durchhalten, mag kommen, was da will." Am 5. Oktober landeten sie auf der Insel. Zum ersten Male seit dem Start am 11. Juli waren sie wieder auf festem Boden. Der Bau der Winterhütte schritt nun gut vorwärts, jedoch schwächer und schwächer wurden alle drei Forscher. Strindberg starb.

Er wurde in einer Felsspalte begraben und mit Steinen zugedeckt, damit Füchse und Bären nicht die Ruhe des Toten störten. Aber auch mit der Gesundheit Andrées und Fränkels ging es ständig bergab. Man wußte nicht, woran es lag, und schließlich holte der weiße Tod auch sie. Die Arktis hatte wieder über drei Menschen gesiegt. —

Seit der letzten Taubenpost hatte man nie wieder Nachrichten oder Spuren von ihnen finden können. Trotz aller großen Bemühungen!

Dreiunddreißig Jahre gingen darüber hin. Da landete die norwegische Franz-Josefs-Land-Expedition, die von der „Norwegischen Svalbard- und Eismeerforschung" in Oslo, Leiter Dozent Adolf Hoel, unter Führung von Gunnar Horn ausgesandt war, am 6. August 1930 auf Vitö. Die Vereisung war in den letzten Jahrzehnten zurückgegangen. Da entdeckten sie zufällig einen Schlitten unter dem Eise herausragen. Bald wurde es ihnen klar, daß sie Andrée und seine Begleiter gefunden hatten. Vorsichtig wurden die sterblichen Überreste und das Expeditionsmaterial geborgen. Die Tagebücher waren zum Teil noch lesbar. Die photographischen Aufnahmen konnten noch entwickelt werden.

Nach dreiunddreißig Jahren enthüllte sich endlich die Leistung und die Tragödie dieser drei Männer. Der Arktis war das Geheimnis entrissen.

Und doch! Eine Frage blieb immer noch offen. Weshalb starben sie? Kleidung und Ausrüstung waren in Ordnung. Alle drei waren kräftige, gesunde, durchtrainierte Männer. Proviant und Brennstoff waren noch genügend vorhanden.

Weitere dreiundzwanzig Jahre mußten vergehen, bis auch dieses Geheimnis der Arktis geklärt wurde.

Die deutsche Franz-Josefs-Expedition im zweiten Weltkrieg unter Leitung von Dr. Schmidt hatte ein ähnliches Schicksal erlebt. Trotz bester Ausrüstung und Verproviantierung siechten alle Teilnehmer plötzlich dahin.

Sie wurden mit Flugzeugen zurückgeholt, und erst im Lazarett in Oslo stellte man fest, daß sie an Trichinose litten. Und bald war die Lösung dieses Rätsels gefunden: Die Eisbären können Trichinen haben! Das war eine völlig neue Erkenntnis. Wohl hatte man gewußt, daß man Eisbärenleber nicht essen darf, wie wir jetzt wissen, wegen des hohen, für den Menschen gefährlichen Gehalts an Vitamin A; aber daß Eisbären Trichinen haben, wußte man bis dahin noch nicht.

Der dänische Arzt Dr. Tryde studierte daraufhin noch einmal die Tagebücher der Andrée-Expedition, stellte eine Diagnose von Trichinenvergiftung auf, untersuchte die sechsundfünfzig Jahre alten Überreste der letzten Mahlzeit Andrées und seiner Begleiter und siehe, er fand darin Trichinen. Nach sechsundfünfzig Jahren mußte das Polargebiet auch dieses Geheimnis preisgeben.

Nansen hatte Glück gehabt, Andrée nicht!

Nansen und Johansen hatten ihre geglückte Überwinterung auf Franz-Josefs-Land fast ausschließlich der Jagd auf Eisbären zu verdanken gehabt. Ihnen war nichts zugestoßen.

Dem Glücklichen jubelt die Menschheit zu. Wir aber müssen die stille, ernste Arbeit, die sachgemäße Durchführung der Expedition und die menschliche Leistung von Andrée, Fränkel und Strindberg hoch anerkennen, auch wenn ihnen das Schicksal nicht hold gewesen war.

„Wird es lange dauern, bis wir Nachfolger bekommen?" hatte Andrée am 12. Juli 1897 in sein Tagebuch geschrieben.

Nansens Nordrekord wird gebrochen

Immer noch hatte die Arktis allen Versuchen, den Nordpol zu erobern, ein ehernes Halt entgegengesetzt. Am nördlichsten waren immer noch Nansen und Johansen am 8. April 1895 bis zu 86° 14' vorgedrungen.

Um die Jahrhundertwende wurde nun wieder ein neuer Versuch zur Bezwingung des Pols unternommen. Diesesmal rüstete der Herzog der Abbruzzen eine Nordpolarexpedition aus. Mit seinem Schiff, der „Stella Polare", wollte er im Franz-Josefs-Archipel so weit wie möglich nach Norden vordringen, dort eine Überwinterungs-Gruppe lassen und mit dem Schiff wieder in die Heimat zurückkehren. Im nächsten Jahre sollte dann der Vorstoß mit Schlitten zum Pol mit Rückkehr zum Standquartier erfolgen und am Ende des Jahres die Gruppe wieder von der Stella Polare abgeholt werden.

Aber es kam ganz anders!

In guter erfolgreicher Fahrt drang die Stella Polare durch die gesamte Inselwelt des Franz-Josefs-Lands bis zur nördlichsten Insel, dem Kronprinz-Rudolf-Land. Man hätte mit dem Schiff sogar noch weiter nordwärts vordringen können, entschloß sich dann aber, auf der Insel, auf festem Grund und Boden das Winterlager zu errichten. An der Nordwestküste der Rudolf-Insel fand man in einer Bucht, der man den Namen Teplitz-Bucht gab, eine geeignete Landestelle, die als Ausgangspunkt besonders geeignet schien.

Wenige Stunden jedoch, bevor der Bau des Winterlagers und das Ausladen beendet waren, setzte eine starke Eispressung ein. Das Packeis trieb in die Bucht hinein, preßte das Schiff gegen den landfesten Packeiswall und hob es sogar aus dem Eise heraus. Immer noch hörte die Eispressung nicht auf, das Schiff sprang leck, das Wasser stieg im

Raum des Schiffes; es legte sich immer mehr auf die Seite und drohte völlig umzukippen.

In diesem kritischen Augenblick kam das Eis zur Ruhe; aber das Schiff blieb in dieser hoffnungslosen Lage liegen. Mit Erschütterung mußte man erkennen, daß es unmöglich war, die Stella Polare in diesem Jahr wieder in die Heimat zurückzubringen. Alles, was sich noch an Bord befand, wurde an Land geschafft, und die ganze Schiffsbesatzung mußte mit überwintern. Schreckhafte Erinnerungen an frühere, gescheiterte Expeditionen tauchten auf. Aus dem bisher so erfolgreich verlaufenen Unternehmen mit der freudigen Aussicht, auch noch den Polvorstoß sicher durchzuführen, würde wahrscheinlich ein Wettlauf mit dem Tode werden, eine Rückkehr zu Fuß zu den südlichsten Inseln des Franz-Josefs-Lands und mit der Hoffnung, daß ein zufällig vorbeikommendes Fangschiff die Schiffbrüchigen übernehmen könnte.

Trotz allem ging man mutig an die weitere Vorbereitung des Polvorstoßes heran. An der Nordspitze der Rudolf-Insel bei Kap Fligely wurde ein Lebensmitteldepot angelegt, das die Schlittengruppe nach Rückkehr von ihrem Nordvorstoß als erstes erreichen mußte. Die Polgruppe unter der Führung von Kapitänleutnant Umberto Cagni sollte mit zwölf Mann, dreizehn Schlitten und hundertvier Hunden vorstoßen und von Zeit zu Zeit, nach Aufbrauch eines gewissen Teils des Proviants, die überflüssig gewordenen Schlitten und Menschen wieder zurücksenden.

Mit aller Gründlichkeit wurden den ganzen Winter über die Vorbereitungen getroffen, Übungsschlittenreisen unternommen, Mensch, Tier und Material geübt und erprobt. Ein Übergang vom Inlandeis der Insel auf das Meereis wurde erkundet.

Am 21. Februar 1900 brach die Gruppe auf. Bereits mittags befand man sich auf dem Treibeis. Das unendliche, eisbedeckte Meer lag vor ihnen. Das Unternehmen hatte begonnen. Die Temperatur war bei der frühen Jahreszeit noch sehr niedrig, 37 Grad bis 43 Grad unter Null. Man machte gleich die ersten Erfahrungen mit dem tückischen Packeis; Preßeisrücken wurden mühsam überwunden. Die Hunde zerrissen sich die Pfoten.

Am nächsten Tag sank sogar die Temperatur bis 47 Grad. Einem Teilnehmer erfror eine Zehe. Scharfer Ostwind machte den Vormarsch zur Qual.

Weiter sank das Thermometer und erreichte am 23. Februar 52 Grad. Der Fuß des Kranken verschlimmerte sich, einem weiteren Teilnehmer begann eine Hand zu schwellen. Und das alles schon am dritten Tag! Schweren Herzens entschloß sich Cagni zur Rückkehr. Ein solcher Entschluß kostet eine gewaltige Selbstüberwindung. Er ist viel schwerer, als weiter den Kampf mit den Elementen zu führen. Ein Weitervordringen würde aber zweifellos zu einem verhängnisvollen Rückzug, wenn nicht zu einer Katastrophe führen. So kehrte man zwar mit leichten Frostschäden, aber immerhin gesund wieder zurück.

Die Erfahrungen des ersten mißglückten Vorstoßes wurden nun ausgewertet, und am 11. März 1900, 8.45 Uhr, begann der erneute Abmarsch. Der Abschied war schwerer als im Februar. Man hatte einen Begriff davon bekommen, mit welchen Schwierigkeiten man wochenlang zu kämpfen haben würde.

Das Wetter war schön; eine leichte, südliche Brise wehte, die Temperatur war etwa 30 Grad unter Null.

Einige Kameraden aus dem Winterlager halfen noch einen halben Tag beim Schlittenziehen, dann war man wieder allein auf dem Packeis. Leicht überfrorene Waken gefährdeten die Expedition. Man mußte erst die Tragfähigkeit des Eises prüfen, ehe man es wagen durfte, mit dem schweren Schlitten darüber wegzufahren. Am 13. März wurde das Packeis besser. Das Thermometer zeigte wieder 40 Grad. Am 16. März sank die Temperatur erneut bis auf 53 Grad. An den Fingerspitzen löste sich die Haut in Fetzen ab. Lange ausruhen durfte man daher nicht; der weiße Tod würde einen sonst bald in die weichen Arme nehmen. So ging es Tag für Tag weiter. Geschlafen wurde in den Zelten. Waken, das heißt offene Wasserrinnen, wurden mit den auf den Schlitten mitgeführten Booten überquert.

Am 22. März war es dann soweit, daß die erste Gruppe zurückkehren mußte. Drei Mann, unter Führung von Querini, traten den Rückmarsch an. Ihnen wurde der Bericht über den bisherigen Verlauf des Vorstoßes und eine Reihe von Photographien mitgegeben.

Weiter ging der Kampf mit dem Eis. Neue Schwierigkeiten kamen hinzu. Im Neuschnee sank man oft bis zu den Hüften ein. Offene Waken hemmten den Vormarsch immer wieder. Die Hunde zerrissen die Ketten und Stahlseile, drangen ins Zelt, fraßen vom wertvollen Proviant. Die Petroleumbehälter fingen an zu lecken. Der Nordwind mit Temperaturen von 30 bis 40 Grad unter Null machte den Vormarsch zur Hölle. —

Am 31. März wurde der zweite Schlitten zurückgeschickt. In 83° 16' nördlicher Breite traten Dr. Cavalli und zwei Mann den Weg nach Süden an. Der Abschied war schwer. Man trug ihnen die letzten Grüße an die Angehörigen auf. Der Doktor schwang die italienische Flagge, die beiden anderen ihre Mützen. „Lebt wohl, glückliche Reise!" Cagni wollte antworten, aber die Stimme versagte ihm. Nun waren sie mit vier Menschen allein. Sie hatten neunundvierzig Hunde; das Schlittengewicht betrug je Schlitten etwa 200 bis 220 Kilogramm. Dadurch war es jetzt leichter, schwierige Preßeisrücken zu überwinden. Der nächste Reisetag schenkte ihnen einen der schönsten Märsche. In siebeneinhalb Stunden drangen sie 28 bis 29 Kilometer vor. Dann jedoch setzte ein Schneetreiben ein, und schlechtes Wetter zwang sie, fast vier Tage im Zelt zu bleiben. Die Rationen wurden gekürzt. Die Hunde mußten oft fasten. Später wurde einer nach dem anderen geschlachtet.

Endlich, am 5. April, klarte das Wetter wieder auf. Schlitten und Geräte mußten aus dem Schnee ausgegraben werden. Die Schlittenhunde fielen öfter ins Wasser, wurden jedoch immer wieder gerettet. Einzelne Hunde rissen aus.

Endlich, am 7. April, konnte man wieder einen Tagesmarsch von 18 Kilometer zurücklegen. „Vierzehn Tage wie heute", schrieb Cagni in sein Tagebuch, „und wir würden an dem Punkt angelangt sein, von dem aus wir den letzten Vorstoß machen könnten." Als das Zelt aufgeschlagen war und sie in ihre Schlafdecken krochen, konnten sie die Überschreitung des 84. Breitengrades feiern. Neue Mühsal und Beschwerden kamen jedoch hinzu. Ein Preßeisrücken von 12 bis 15 Meter Höhe hemmte ihren Weg, und ständige Preßeisrücken waren von nun an ihre Begleiter. Die Hunde wurden schwach, der Rücken

schmerzte. Der Marsch im weichen Neuschnee war sehr beschwerlich. Durch den dauernden Genuß von Pemmikan, das heißt, von Dörrfleisch, traten Magenschmerzen auf. Cagnis Zeigefinger der rechten Hand erfror. Und zu allem hinderten dichter Schneefall und Nebel nach kurzer Zeit wieder ihren Weitermarsch.

Die Hoffnung, den Pol zu erreichen, hatten sie schon seit einiger Zeit aufgegeben. Sie wollten nun wenigstens versuchen, noch so weit wie möglich nach Norden vorzudringen. Man schrieb den 17. April 1900. Achtunddreißig Tage waren seit dem Abmarsch vergangen. Sie beschlossen daher, noch drei Tage weiter nordwärts weiterzumarschieren. Was aber, wenn sie noch am 20. April hier festlägen?

Der nächste Tag brachte endlich Wetterbesserung. Weitermarsch. Der 85. Breitengrad wurde überschritten.

Wieder schlechtes Wetter. Waken, Preßeisrücken!

Die Nerven waren überreizt. Auf Stunden großer Hoffnung folgte tiefste Entmutigung.

Am 20. April wurde die Breite von 85° 30' erreicht. Weitere Kürzung der Rationen. Noch war Proviant für dreiunddreißig Tage vorhanden. Verkleinerte man die Ration, so konnte man vierundvierzig Tage, etwa bis Ende Mai aushalten. So wurde am 23. April der 86. Breitengrad überschritten, und es wurde die italienische Flagge gehißt. In die weiße Einöde hinaus ertönte es aus vier Kehlen: „Evviva l'Italia! Evviva il Re! Es lebe der Herzog der Abbruzzen!"

Bald darauf wurde Nansens höchste Breite 86° 14' überschritten. Zwar tauchte jetzt der Gedanke auf, bis zum 87. Breitengrad vorzudringen; bei klarer Überlegung erkannte man jedoch, daß es Wahnsinn wäre und zu einer Katastrophe führen könnte. So beschloß man, bei 86° 34' umzukehren, nachdem man zuvor eine Nachricht in verschlossener Blechröhre hinterlegt hatte.

Vier Mann und vier Schlitten, dazu vierunddreißig Hunde mit einem Lebensmittelvorrat für dreißig Tage, lagerte an einem Punkte unserer Mutter Erde, wie er so weit nördlich noch von keinem Menschen vor ihnen erreicht worden war, 361 Kilometer vom Nordpol entfernt.

Dann wurde das nördlichste Lager photographiert und der Rückweg angetreten. Dabei war die Stimmung gut, denn das Gefühl, nördlicher gestanden zu haben als irgendein Mensch zuvor, beflügelte ihre Schritte.

Zunächst wurden die alten Spuren verfolgt, dann verloren sie sich allmählich infolge der Eisbewegung und des Neuschnees. Lange Zeit jedoch konnte der Leithund durch seine Witterung die Spuren finden, auch wenn die Menschen sie nicht mehr sehen konnten.

Nun aber traten neue Schwierigkeiten auf: Übermüdung von Menschen und Hunden, Schneeblindheit durch die grelle weiße Landschaft. Der ständige Pemmikangenuß brachte Durchfall. Hunde mußten geschlachtet und den anderen zum Fraß vorgeworfen werden. Cagnis Hand war angeschwollen und der erfrorene Zeigefinger dick wie das Handgelenk. Die Lymphdrüsen in den Achselhöhlen entzündeten sich, und es drohte eine Blutvergiftung. Da griff Cagni selbst zum Messer, schabte ohne Betäubung das schwarze Fleisch von den Knochen und schnitt mit der Schere den Knochen des Zeigefingers ab. Volle zwei Stunden dauerte diese Amputation, die ein Arzt in drei Minuten bewerkstelligt hätte. Durch die einseitige Nahrung und den Hunger gaukelten ihnen ihre Träume die schönsten Speisen vor; auch im Wachzustand sprachen sie davon. Mehr Hunde, als der Verminderung der Schlittengewichte entsprachen, mußten jetzt geschlachtet werden.

Der Mai kam, und es wurde wärmer. Aber mit der Wärme wurde auch das Eis schlechter; immer mehr offenes Wasser tauchte auf. „Wasser von allen Seiten, es ist zum Verzweifeln."

Trotzdem ging der Rückweg schneller vonstatten als der Vormarsch. Aha, die Eisdrift!

Wohl kam man immer mehr nach Süden, aber gleichzeitig auch immer mehr nach Westen. So begann nun der Kampf gegen die Westdrift. Denn was man am Tage an östlicher Länge gewann, trieb man in der Nacht wieder westwärts. So mußte sich Cagni entschließen, so schnell wie möglich nach Süden vorzudringen, um im Schutze der nördlichen Insel von Franz-Josefs-Land, wo ja keine Westdrift herrschen kann, wieder nach Norden zur Winterstation zu gelangen, und somit an der Rudolf-Insel vorbeizumarschieren und vorbeizutreiben.

Allmählich wurden die Nerven so überreizt, daß die Männer immer wieder Inseln zu sehen glaubten. Kanäle zwangen zu dauernden Um-

wegen. Andererseits war es auch nicht möglich, nur mit Booten vorzudringen.

Die Sonnenbeobachtungen ergaben jetzt ein sehr trostloses Resultat. Trotz aller scheinbaren östlichen Kurve des Marschweges gelang es nicht, weiter nach Osten zu kommen. Man hatte bald die Breite des Winterlagers auf der Rudolf-Insel erreicht; aber man befand sich jetzt volle acht Längengrade westlich, und die Drift führte die Gruppe laufend weiter westwärts.

20. Mai! Nur noch für elf Tage volle Ration, für fünfzehn bei Kürzung auf zwei Drittel. Nur noch einundzwanzig Hunde! Ausgemergelt!

Cagni schrieb in sein Tagebuch: „Wir werden bis ans Ende kämpfen, und sollten wir unterliegen, so werden wir kämpfend unterliegen. Möge Gott uns gnädig sein."

Und so kämpfte man sich mühsam weiter vor. Gleichmäßig, ohne Gefühl, ohne Gedanken setzten die Männer ein Bein vor das andere. Abgestumpft trotteten sie im ewigen Gleichmaß dahin. Nur nicht schwach werden! Der weiße Tod ist zu schön: Man setzt sich hin, schläft ein und ist aller Sorgen enthoben.

Dabei war es so schwer zu begreifen, daß es trotz aller Märsche nach Osten oder Südosten nicht gelang, weiter östlich vorzudringen. Und der Kampf der vier Männer wurde immer verbissener!

30. Mai. Ewiges Gleichmaß, Wasser, Eis, neues Wasser, Umwege. Nur nicht schwach werden!

Immer mehr Wasser, weniger Eis, kleinere Schollen. Einmal trieb die ganze Gruppe auf einer Scholle, jederzeit die Gefahr vor Augen, daß die Scholle auseinanderbrechen könnte.

Plötzlich, am 9. Juni, 14.00 Uhr tauchten zwei Inseln auf. Diese Feststellung stachelte die Teilnehmer zur erhöhten Leistung an. Ebenso plötzlich aber verschwanden die Inseln wieder. Sollte es wieder nur eine Fata Morgana gewesen sein? Nein, bald erschienen dieselben Umrisse der Inseln von neuem.

Und am 13. Juni wurde das Land erreicht, es war die Harley-Insel.

Inzwischen war der Proviant zu Ende gegangen, und auch die Menschen mußten jetzt von Hundefleisch leben.

Dann ging es wieder hinaus aufs Eis. Immer mehr Wasser. Man

mußte oft zu den Kajaks greifen, die größtenteils sich in entsetzlichem Zustand befanden. Laufend Reparaturen. Dauernd bestand die Gefahr, daß man mit dem Kajak versank. Abwechselnd Schlitten, Kajak.

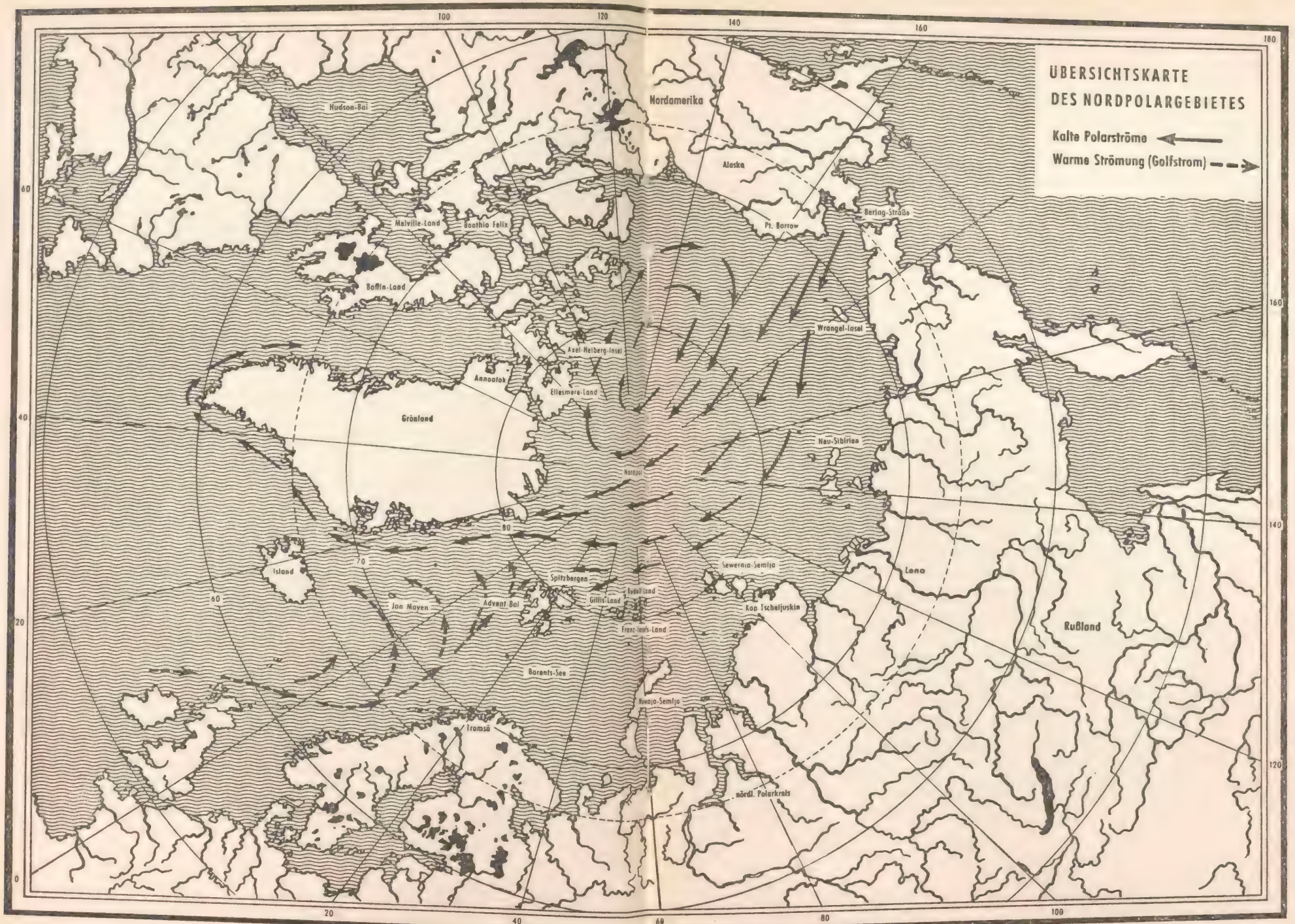
Hoffnung und Mutlosigkeit wechselten in rascher Folge. Endlich am 23. Juni wurde die Rudolf-Insel erreicht, aber von Süden her! Um 6 Uhr morgens schlugen die vier Menschen ihr letztes Lager auf. Fast sanken sie vor Erschöpfung um. Da, als Fenoilett einen Augenblick vor das Zelt trat, was sah er in der klaren Morgenluft vor seinen Augen? In geringer Entfernung vor ihnen: die Hütte!

„Die Hütte! Die Hütte!" schrie er ins Zelt hinein. Sofort war alles wieder auf den Beinen, trotz völliger Übermüdung. Die letzten Kilometer wurden durcheilt, ohne irgendein Gepäck. Wenige Minuten darauf lag man sich in den Armen.

Querini und seine beiden Begleiter aber fehlten!

Der seemännischen Leitung der Expedition gelang es, die Stella Polare wieder flott zu machen, und erfolgreich kehrte die Expedition in die Heimat zurück.

Der Nordrekord Nansens war gebrochen! Trotzdem, die großangelegte und gut geleitete Expedition hatte den Menschen jedoch nur um 37 Kilometer näher an den Pol herangebracht!


ÜBERSICHTSKARTE
DES NORDPOLARGEBIETES
Kalte Polarströme
Warme Strömung (Golfstrom)
Nordamerika
Alaska
Nudson-Bai
Melville-Land
Boothia Felix
Baffin-Land
Pt. Barrow
Bering-Straße
Wrangel-Insel
Axel-Heiberg-Insel
Annootok
Ellesmere-Land
Grönland
Neu-Sibirien
Island
Spitzbergen
Sewernaja-Semlja
Lena
Jan Mayen
Advent-Bai
Gillis-Land
Tudoll-Land
Franz-Josefs-Land
Kap Tscheljuskin
Rußland
Barents-See
Nowaja-Semlja
Tromsö
nördl. Polarkreis

Der Wettkampf zwischen Cook und Peary

Cook erreicht den Nordpol

Die Aufgabe, den Nordpol zu erreichen, war noch immer nicht gelöst! War sie überhaupt zu lösen?

Am 3. Juli 1907 verließ eine Privatjacht in aller Stille einen kleinen Hafen der amerikanischen Ostküste, um Kurs nach Norden zu nehmen. Der amerikanische Millionär John R. Bradley, der seinen Reichtum durch seine Spielkasinos in den Vereinigten Staaten erworben hatte, begab sich auf eine Reise in die Arktis. An Bord befand sich als Polarkenner und Arzt Dr. Frederic Cook (* 1865 † 1940). Cook hatte bereits große Polarerfahrungen als Teilnehmer der Belgica-Expedition ins Südpolargebiet und als Teilnehmer einer von Pearys Nordpolarexpeditionen gesammelt. Auch hatte er als erster den Mt. McKinley, den höchsten Berg von Alaska, bestiegen.

Cook plante, nach Beendigung der Jagdexpedition in Nordgrönland zu bleiben, um im nächsten Jahre von dort einen Vorstoß nach dem Nordpol zu unternehmen. Er hatte bereits von Amerika die notwendigen Ausrüstungsstücke, unter anderem auch Holz zum Bau von Schlitten usw. mitgenommen. Bradley war in den Plan eingeweiht, schwieg jedoch völlig darüber. Als die Yacht, die auch den Namen „Bradley" trug, nach New York zurückkehrte, wurde Cooks Absicht jedoch bekannt.

Cook überwinterte währenddessen in einer grönländischen Eskimosiedlung nördlich von Thule, mit Namen Annoatok, traf alle Vorbereitungen für die Reise und verließ Annoatok am 19. Februar 1908 mit zehn Eskimos, elf Schlitten und hundertfünf Hunden in Richtung auf den Pol. Er hatte nur für zwei Monate Proviant mitgenommen.

Seine große Leistung liegt darin, daß er von den Eskimos gelernt hatte, „vom Land zu leben", eine Methode, die Stefanson nachher zur Vollkommenheit entwickelte, als er fünf Jahre ganz allein in der Arktis zubrachte.

Cook beschaffte sich auf diese Art Proviant nicht nur für sein Leben auf dem Lande, sondern auch für den Vorstoß über das Treibeis zum Pol.

Von Annoatok bis zur Nordspitze von Axel-Heiberg-Land legte er alle 80 Kilometer ein Proviantdepot an, schickte am 21. März die letzten Hilfsmannschaften zurück und marschierte mit den beiden Eskimos Etukishuk und Arwilah, zwei Schlitten und sechsundzwanzig Hunden genau nach Norden auf das Treibeis des nördlichen Eismeeres hinaus. Die Temperaturen betrugen 40 bis 61 Grad unter Null. Dank der Erfahrungen der Eskimos und seiner eigenen Erfahrungen kam er flott vorwärts. Zum Schlafen wurden teilweise Iglus gebaut.

Auf 85° nördlicher Breite entdeckte er im Westen große Wolken, wie sie eigentlich nur über festem Land sich bilden können. Diese Wolkenbank begleitete ihn etwa 80 Kilometer im Westen. Cook schloß daraus, daß es sich um neuentdecktes Land handele, das etwa 300 Meter hoch gelegen sein müsse. Er nannte es Bradley-Land.

Trotz offener Wasserrinnen, Preßeisrücken und manchmal schwierigen Schneeverhältnissen, ging es jedoch im allgemeinen flott vorwärts.

Die letzten Kilometer wurden, nach Cooks eigener Schilderung, wie im Fieber zurückgelegt. Nur noch wenige Stunden vom Pol entfernt noch einmal zu schlafen, schien unmöglich. Mit einer Extraration von Tee und Pemmikansuppe — auch die Hunde wurden nicht vergessen — schufen sie sich neue Kraft und begeistert eilten sie weiter. — „Der ganze Horizont wurde abgesucht nach irgendeinem Merkmal der Annäherung an den Pol; doch wir gewahrten nichts Ungewöhnliches. Die gleichen endlosen Flächen treibenden See-Eises, die wir nun 800 Kilometer hindurch gesehen hatten, schwammen rings um uns."

Endlich war Cook seinen Berechnungen nach am Ziel, das zu erreichen so viele Männer vor ihm gekämpft hatten. Am 21. April 1908 stand er auf dem Gipfel der Welt, an dem Punkt, um den sich die Erde dreht und wo es nur eine Himmelsrichtung gibt.

Nach welcher Richtung man auch blicken mag, es ist immer Süden. Das Ziel war erreicht: Cook war der erste Mensch am Nordpol!

Begeistert schrieb Cook in sein Tagebuch: „Unter einem klaren, blauen Himmel mit flammenden Wolken gelangten wir ans Ziel. Triumph erfüllte mein Herz! In uns war eitel Sonnenglanz, und die ganze Welt unsäglicher Leiden schwand dahin. Wir standen auf dem Gipfel der Welt. Unser Banner wehte im eisigen Windhauch des Nordpols!"

Zwei Tage später trat er den Rückweg an. Dabei hatte er die Absicht, auf demselben Weg zurückzumarschieren, den er auf dem Hinweg genommen hatte, verlor jedoch nach einiger Zeit die Spur und geriet immer mehr nach Westen. Er wußte ja noch nichts von der Westdrift des Eises, ja er glaubte sogar, daß eine Eisversetzung in östlicher Richtung vorhanden sei. Astronomische Ortsbestimmungen konnte er nicht vornehmen, da die Sonne sich fast immer hinter bedecktem Himmel verbarg. Oft wurde er zu weiten Umwegen gezwungen, da mit dem kommenden Sommer das Eis immer mehr aufbrach und sich lange Waken bildeten.

So glückte es ihm nicht, die Nordspitze von Axel-Heiberg-Land wieder zu erreichen, wo er auf dem Hinweg das letzte seiner Lebensmittellager angelegt hatte.

Schließlich erreichte er Ringneß-Land. Fast 300 Kilometer war er zu weit nach Westen gelangt. Die Hunde waren längst verzehrt, und die drei Menschen mußten ihr Leben durch Jagd fristen. Als auch die letzte Gewehrmunition verschossen war, jagten sie wie die Eskimos mit selbst verfertigten Harpunen, Speeren und Schlingen.

Hungerwochen drohten die Expedition zum Erliegen zu bringen. Wie wäre dann wohl die Kenntnis des erfolgreichen Vorstosses der Nachwelt überliefert worden?

Der Marsch führte über die Inselgebiete und teilweise offenen Meeressunde nach Osten, immer verzögert durch die so notwendige Jagd. Es glückte nicht mehr, den Ausgangspunkt im selben Jahr zu erreichen, und so mußte man sich zu einer Überwinterung an der Nordküste der Devon-Insel entschließen.

Am 18. Februar 1909 brachen die Männer endlich wieder auf, und

genau zwei Monate später, am 18. April, gelang es ihnen, Annoatok zu erreichen.

Hier traf Cook den amerikanischen Millionär Harry Whitney aus New Haven, Connecticut, der sich dort auf Großwildjagd befand. Whitney war mit der Peary-Expedition herauf gekommen und er war es, der Cook und seine Begleiter als erster begrüßen konnte.

Cook wollte nun so schnell wie möglich in bewohnte Gegenden zurückkehren. Er übergab Whitney seine Instrumente und Tagebücher, verpflichtete ihn und die Eskimos zum Schweigen und brach zu einer Schlittenreise an der Westküste Grönlands nach Süden auf. Diese Reise, die über den gefürchteten Melville-Gletscher führte, ist eine der erstaunlichsten Leistungen an arktischen Schlittenreisen. In Upernavik erreichte Cook das Schiff nach Kopenhagen.

Nun plötzlich, am 1. April 1909, tauchte Cook, den man schon längst tot geglaubt hatte, wieder auf. Sein erstes Telegramm lautete: „Erreichte am 21. April 1908 den Nordpol. Entdeckte hoch im Norden Land."

Jubelnd wurde er in Kopenhagen begrüßt, wohin ihn das Schiff brachte. Ein Jahrhunderte alter Traum der Menschheit war in Erfüllung gegangen.

„Der Nordpol war erobert."

Cook war der erste Mensch, der auf dem nördlichsten Punkt unserer Erde gestanden hatte.

Peary am Nordpol

Auch der Amerikaner Robert Edwin Peary war ein alter erfahrener Polarfahrer (* 1856 † 1920). Mehrfach war er in Nordwestgrönland gewesen und hatte die Gegend der Thule-Eskimos als Ausgangsbasis benutzt. Er war an der Nordküste Grönlands entlangmarschiert bis zum nördlichsten Punkt des Landes, Kap Morris Jesup, hatte das Inlandeis Nordgrönlands im Jahre 1891/92 durchquert und bereits derzeit Vorstöße zum Nordpol unternommen. 1906 war er bis auf

87° 6' nördlicher Breite gekommen, hatte dann aber wegen einer großen Wake und nicht ausreichenden Proviants unverrichteter Dinge wieder umkehren müssen. Immerhin hatte er dabei auch Cagnis Nordrekord gebrochen. Nun rüstete er zum letzten entscheidenden Vorstoß.

Zur Finanzierung seiner Expedition hatte er den Peary-Artic-Club gegründet. An Bord des Schiffes „Roosevelt", das nach dem damaligen Präsidenten der Vereinigten Staaten, Theodor R. Roosevelt benannt war, wurde er mit großem Gepränge verabschiedet. Selbst Präsident Roosevelt war anwesend.

Es glückte Peary, mit dem Schiff durch den Smith-Sund und den Kennedy-Kanal hindurchzudringen und an der Nordostküste von Ellesmere-Land zu überwintern. Im nächsten Frühjahr brach er auf, betrat am 22. Februar 1909, bei dem nördlichsten Punkt von Ellesmere-Land, Kap Columbia, das Packeis und drang nun in raschen Tagesmärschen vorwärts. Auch er sah im Westen angeblich Land und taufte es Crocker-Land.

Peary hat die Methode des Schlittenreisens zur Vollkommenheit entwickelt. Mit einem Riesenaufwand marschierte er los und sandte von Zeit zu Zeit, nachdem der Proviant sich verringert hatte und Schlitten frei geworden waren, Menschen, Schlitten und Hunde wieder zurück.

Die tüchtigsten, gesündesten und leistungsfähigsten Menschen, wie auch die brauchbarsten Hunde führte er dann jeweils weiter mit sich. So kehrte zuerst eine Gruppe unter Borup, dann eine unter Professor Marvin um und am 1. April Bartlett, der Kapitän der Roosevelt, in 87° 47' nördlicher Breite, 240 Kilometer vom Pol. Die Polgruppe selbst wurde bei diesen Märschen aufs äußerste geschont. Die anderen Gruppen, insbesondere Bartlett, hatten den Weg zu bahnen.

Peary erreichte den Nordpol am 6. April 1909 mit vier Eskimos, dem Neger Henson, fünf Schlitten und vierzig Hunden.

Begeistert schrieb er in sein Tagebuch: „Endlich der Pol. Der Preis von drei Jahrhunderten. Mein Traum und Ziel seit zwanzig Jahren. Endlich mein! Ich kann es noch nicht begreifen. Es scheint alles so einfach und selbstverständlich."

Der Rückmarsch erfolgte in Eilmärschen, teilweise war man acht-

zehn Stunden ohne Aufenthalt unterwegs. Es glückte, den Hinweg wiederzufinden. Man konnte in den gleichen Iglus übernachten, die man auf dem Hinmarsch gebaut hatte.

Als die sechs Menschen bei Kap Columbia wieder festes Land unter den Füßen fühlten, schliefen sie voller Erschöpfung erst einmal achtundvierzig Stunden lang, also zwei volle Tage. Weiter ging es dann in zwei Riesenmärschen von je 80 Kilometer zur Überwinterungsstation Roosevelt zurück. Bei seiner Ankunft wurde Peary von Kapitän Bartlett als erstem begrüßt. Beide freuten sich, von den gewaltigen Schlittenreisen glücklich zurückgekehrt zu sein.

Aber ein Wermutstropfen trübte die Freude, den Pol erreicht zu haben.

Professor Marvin war auf dem Rückmarsch ertrunken. Er war ganz allein gewesen, als das Unglück geschah. Um den besten Weg zu erkunden, war er vorausmarschiert, während die Eskimos noch das Lager abbrachen und verpackten. Als er einbrach, konnte ihm niemand helfen. Die Eskimos bemerkten zwar später die Einbruchstelle, erkannten, daß Marvin noch vergeblich versucht haben mußte, sich auf das Eis zu retten, aber ihn oder seine Leiche fanden sie nicht.

In Etah wurde Whitney wieder an Bord genommen. Am 26. August lichtete die Roosevelt die Anker bei Kap York. Am 5. September 1909 wurde Indian Harbour erreicht. Und noch am gleichen Tage ging das Telegramm in alle Welt: „Ich habe den Pol am 6. April 1909 erreicht. Peary."

Wer hat den Pol als erster betreten?

Kurz hintereinander, noch nicht einmal im Abstand einer Woche, gingen die Meldungen über den ganzen Erdball, daß zwei Menschen unabhängig voneinander den Nordpol erreicht hatten. Ein Freudentaumel erfaßte die ganze Menschheit.

Da, kurz hinterher, horchte man überall erneut auf.

Als Peary bei seiner Rückkehr erfuhr, daß auch Cook am Pol gewesen wäre, und bereits vor ihm zurückgekehrt war, telegraphierte

er: „Keine Sorge wegen Cooks Bericht. Er hat der Öffentlichkeit einen Bären aufgebunden. Das erkläre ich nach reiflicher Überlegung und werde es zu gegebener Zeit beweisen."

Ein Pressekrieg brach aus zwischen den Zeitungen „New York Herald", die sich für Cook einsetzte, und der „New York Times", die sich zum Sprecher für Peary machte.

Man stand also nun vor der schweren Aufgabe zu entscheiden: Wer von beiden hat zuerst den Pol betreten?

Eigenartig mutete das Telegramm Pearys an, daß Cook ein Schwindler sei. Weshalb könnten nicht beide am Nordpol gewesen sein? Auch den Südpol hatten ja kurz hintereinander der Norweger Amundsen und der Engländer Scott erreicht, und niemand hat im entferntesten daran gezweifelt, daß es beide geschafft hatten. Wie konnte Peary so etwas behaupten? Unangenehm berührt denken wir an das Sprichwort: Was ich denk und tu', trau' ich andern zu.

Untersuchen wir darum einmal die Glaubwürdigkeit beider Expeditionsberichte.

Eigenartigerweise ist in beiden Fällen außer den Führern kein Weißer mit am Pol gewesen. Cook war von zwei Eskimos begleitet, er hatte seinen weißen Begleiter, den Deutschen Franke wegen Skorbuterkrankung zurückgelassen. Peary hatte unterwegs alle Weißen zurückgesandt und war auch nur mit vier Eskimos und seinem Negerdiener am Pol gewesen.

Cook erklärte, daß er die Lage des Pols dadurch ermittelt hätte, daß der Schatten eines Eskimos vierundzwanzig Stunden gleich lang gewesen wäre. Er spricht von einer Schattenuhr. Das ist aber eine völlig ungenaue Bezeichnung. Der polnische Polarforscher Arctowski, ein Kamerad Cooks auf der Belgica-Expedition behauptete überdies, daß Cook überhaupt keine Ortsbestimmung mit dem Sextanten vornehmen könnte.

Daß Cook auf seiner Rückkehr dem Schweizer Wissenschaftler Quervain gegenüber behauptet hatte, auch um den Pol stehe die Sonne mittags höher als um Mitternacht, wurde sehr zu seinen Ungunsten ausgelegt, denn der Nordpol wird ja gerade dadurch bestimmt, daß die Sonne ihre Kreise parallel zum Horizont zieht, abgesehen von der

täglichen geringen Zunahme der Deklination der Sonne. Cook hat aber später erklärt, nur infolge sprachlichen Mißverstehens habe Quervain ihm eine so „lachhafte Äußerung" zutrauen können.

Weshalb übergab aber Cook die Aufzeichnungen, den einzigen Nachweis, daß er am Pol gewesen ist, und seine Instrumente an Whitney? Dieses kleine Tagebuch oder Beobachtungsheft wäre doch sehr leicht mitzunehmen gewesen.

Auch die Äußerung, daß die Eskimos den Pol als den großen Nagel bezeichnen, ist sehr unwahrscheinlich. Die Eskimos hatten keinerlei Vorstellung von der Kugelgestalt der Erde, der Drehung der Erde um die Erdachse und des Nordpols als dem Ende dieser Drehachse. Den Nordpol als großen Nagel zu bezeichnen, entspräche also nicht der Denkweise der Eskimos. Allerdings war Cook sich dessen durchaus bewußt, daß die Aussagen der Eskimos sehr unzuverlässig seien, wenn ein Weißer etwas von ihnen erkunden wolle, da sie so zu antworten pflegten, wie die Antwort angenehm und erwünscht sei.

Nun zu Peary! Weshalb kämpfte er gegen Cook? Es war klar, daß er den Ruhm in Anspruch nehmen wollte, als erster am Pol gewesen zu sein. Wie kam er aber zu der Behauptung, daß Cook nicht auch am Pol gewesen sei? Er teilte mit, daß er die beiden Eskimos, die Cook begleitet hatten, befragt hätte und daß sie geäußert hätten, daß sie nur zwei Tagesmärsche von der Küste aufs Eis unternommen hätten. Selbst wenn er die Eskimos wirklich gefragt hätte, wäre es auch kein Beweis; denn dem Eskimo war es nach seinem damaligen Glauben verboten, sich so weit von der Küste zu entfernen, daß er kein Land mehr sieht. Cook konnte also gerade das Vertrauen der Eskimos dadurch zu gewinnen versucht haben, daß er ihnen Wolkenbänke als Land bezeichnete.

Sehr schwerwiegend sind aber die übrigen Methoden, durch die Peary und seine Anhänger Cook bekämpften, um ihn in der weißen Wüste verhungern zu lassen, und, nachdem Cook glücklich nach Amerika zurückgekehrt war, ihn moralisch unmöglich zu machen.

Peary zerstörte nämlich Cooks Lebensmittellager für den Rückzug, auf die er traf, um ihn möglicherweise umkommen zu lassen.

Peary ordnete weiterhin an, daß Cooks Instrumente und Tage-

bücher, die dieser Whitney übergeben hatte, um sie sicher nach Amerika gelangen zu lassen, im hohen Norden zurückgelassen werden sollten.

Bedenklich ist auch der folgende Umstand: Dem skorbutkranken Begleiter Cooks, Rudolph Franke, der ursprünglich auf Cook hatte warten sollen, erlaubte Peary die Rückkehr mit seinem Hilfsschiff „Eric" nur unter der Bedingung, daß er die Jagdbeute Cooks, die er in Verwahrung hatte, unter anderem zweihundert Blaufuchsfelle und Stoßzähne von Narwalen und Walrossen, ihm aushändigte. Einen Stoßzahn eines von Cook erlegten Narwales schenkte später Peary als „eigene" Jagdbeute dem Präsidenten Theodor Roosevelt!

Nach Rückkehr Cooks von Dänemark nach Amerika ging der Kampf von Pearys Anhängern gegen Cook weiter, um ihn moralisch zu erledigen: Als Cook den Bericht über seine Nordpolarfahrt für „Hamptons Magazine" fertiggestellt hatte, bereits den Korrekturabzug des Verlages durchgesehen hatte und wieder nach Europa abgereist war, änderte man nachträglich seinen ganzen Bericht! Man verdrehte seine eigenen Angaben, fügte sogar hinzu, daß Cook sich als geistesgestört ansehe und brachte den Bericht unter dem Titel „Dr. Cooks Geständnis" heraus.

Eduard W. Barrel, der Begleiter Cooks bei der Erstbesteigung des Mt. McKinley im Jahre 1919, widerrief seine damalige eidesstattliche Erklärung, daß Cook und er den Gipfel erreicht hätten. Wie sich später aber herausstellte, war ihm für diesen Widerruf eine Summe von 5000 Dollar gezahlt worden.

Im Jahre 1923 glückte es sogar, Cook für zwölf Jahre ins Gefängnis zu bringen, weil er als Präsident einer Ölgesellschaft wertlose Felder verkauft haben sollte. Während er noch im Gefängnis saß, warfen diese Ölfelder in Texas jedoch Millionen ab. Aber da gehörte ihm nicht mehr ein Fußbreit dieser Ländereien.

1930 wurde Cook begnadigt, 1940 erhielt er die bürgerlichen Ehrenrechte zurück. Aber er war ein gebrochener Mann.

Währenddessen hatte Peary es erreicht, daß er als erster Entdecker des Nordpols angesehen wurde.

War jedoch Peary wirklich am Nordpol gewesen? Wenn wir seinen Expeditionsbericht daraufhin durcharbeiten, stoßen wir auch hier auf

mehrere Widersprüche. Abgesehen von dem geradezu unmenschlichen Vorgehen gegen Cook, sind auch seine Aufzeichnungen nicht überzeugend. Als Marineoffizier konnte er ohne weiteres nachträglich die Rechnung für die astronomischen Beobachtungen, die seine Anwesenheit am Pol beweisen müßten, hergestellt haben.

Was uns aber besonders mißtrauisch macht, sind die unglaublich großen Tagesmärsche, die Peary nach seiner Trennung von Bartlett angeblich gemacht haben will: Es sind Reisen von über 100 Kilometer Tagesleistung. Peary behauptete, daß er ganz glattes, schneebedecktes Eis vorgefunden hätte. Wir wissen aber von allen Expeditionen vor und nach ihm, daß wir im ganzen nördlichen Eismeer überall das gleiche schwer passierbare Eis mit Preßeisrücken und Waken vor uns haben. Auch Pearys Diener, der Neger Mathew Henson, sagte aus, daß es genau das gleiche Packeis wie bisher gewesen sei, mit den gleichen Schwierigkeiten, von Scholle zu Scholle zu gelangen, die Preßeisrücken zu überwinden und der Notwendigkeit, weite Umwege zu machen.

Wir müssen daher annehmen, daß es Peary auch auf diesem Vorstoß nicht geglückt war, den Pol zu erreichen. Er wird eingesehen haben, daß es ihm nicht noch einmal gelingen würde, die Mittel für eine neue Nordpolexpedition aufzubringen, und daß er für eine weitere Expedition zu alt sein würde. Da er keinen weißen Zeugen für seinen letzten Vormarsch hatte, hat er seinerseits der Welt wohl einen Bären aufbinden wollen. So können wir uns sein Verhalten und sein erstes Telegramm erklären.

Um nun die Frage zu beantworten, wer als erster am Pol war, Cook oder Peary, müssen wir antworten: Vielleicht oder wahrscheinlich keiner von beiden. Man kann aber keinem nachweisen, daß er nicht am Pol war. Aber zumindest wird man dem einen der beiden Forscher nicht unbedingt den guten Glauben absprechen dürfen.

Cook legte später in seinem Buch „Zum Mittelpunkt der Arktis" Rechenschaft ab über die Beweggründe, die ihn zu seinen Leistungen angetrieben hatten, und sagte unter anderem: „Ich fand, wie andere vor mir, den Ehrgeiz meines Lebens in der Eroberung des Nordpols; ihn zu erreichen, schien mir ein Triumph wie im Leben kein anderer!"

Aber „nicht das Glück, und auch der Ruhm ist es nicht, die als Letztes, Höchstes uns die Zeppelin- und Cook-Tage verklären. Wir schauen noch nach Tieferem, Besserem aus — nach der Tat, nach den Quellen der Kraft, nach den Gewinnen der Menschheit, nach dem ganzen Warum des Ruhmes. Über den höchsten Wert und den völligen Unwert des plötzlichen Ruhmes entscheidet allein dieses Warum." So schrieb am 11. September 1909 in den Tagen der Begeisterung für Cook, den vermeintlichen Entdecker des Nordpols, der Dichter Julius Hart.

Und damit hat er eine Erkenntnis in Worte gefaßt, unter deren Zeichen die moderne Forschung überhaupt steht. Tatsächlich fand auch ein Abschnitt der Polarforschung jetzt einen Abschluß. Das Betreten des Pols durch den einzelnen Menschen war von nun an unwichtig geworden. Die neue Zeit schlug neue Wege ein, um das alte Ziel zu erreichen, den Pol zu „erobern".

Mit dem Luftschiff nach Spitzbergen

Zeppelins Vorexpedition

Bald nach der Erfindung des Flugzeuges und des Luftschiffes tauchte der Gedanke auf, das Luftfahrzeug auch in der Polarforschung zu verwenden. Der Vorteil lag auf der Hand; denn man würde auf diese Weise völlig unabhängig von den Eisverhältnissen am Boden werden. Der Versuch Andrées, mit dem Freiballon den Pol zu überqueren, deutete ja schon in diese Richtung.

Die Schwierigkeit für ein Flugzeug lag jedoch vor allem darin, eine geeignete Fläche zum Landen und Starten zu finden. Das Luftschiff hat dem Flugzeug gegenüber den Vorteil, daß es über einer Stelle in der Luft still stehen, Menschen ausladen und Material wieder an Bord nehmen kann. Am zweckmäßigsten erschien das vom Grafen Zeppelin konstruierte Starrluftschiff, das bereits in mehrfachen größeren Fahrten seine Brauchbarkeit erwiesen hatte.

Ehe man jedoch an die Expedition mit dem Luftschiff selbst heranging, wurde erst eine Vorexpedition unternommen, um die Wetterverhältnisse, Start- und Landemöglichkeiten zu untersuchen.

Im Jahre 1910 fuhr der Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Mainz" nach Spitzbergen hinauf. Außer dem Schirmherrn, Prinz Heinrich von Preußen, nahmen an dieser Fahrt Graf Zeppelin selbst, Professor Hergesell, Professor Miethe und andere teil. Gerade die Untersuchungen von Professor Hergesell waren von entscheidender Bedeutung. Er hatte erkannt, daß es zur Erforschung des Wetters nicht genügte, die Verhältnisse auf dem Erdboden zu beobachten, sondern auch die der höheren Luftschichten hinzuzunehmen. Professor Hergesell ist dadurch der Begründer der modernen Aërologie geworden.

Das Ergebnis dieser Vorexpedition war, daß man im Polargebiet nicht nur während Tag und Nacht, sondern auch auf einen längeren Zeitraum gleichbleibende Temperaturen vorfand. Schwierigkeiten würde jedoch der Nebel bilden, mit dem in den Sommermonaten zu rechnen ist. Stürme waren selten und nicht von langer Dauer. Geeignete Aufstiegsplätze waren in Westspitzbergen vorhanden, ein besonders guter an der Königsbucht. Die Idee tauchte auch bereits auf, einen Eisanker für das Luftschiff zu entwickeln.

Die gesamten Wetterverhältnisse waren jedoch noch nicht zufriedenstellend bekannt, als daß man es wagen konnte, das empfindliche und stark wetterabhängige Luftschiff gleich zur Expedition auszusenden.

Die Folge dieser Vorexpedition war der Entschluß, in Ebeltoft-Hafen, am Eingang der Königsbucht, eine Wetterstation zu errichten und sie im Sommer und Winter zu besetzen. Diese deutsche ständige Wetterstation kam dann auch 1912 zustande. Die Beobachter waren Dr. Kurt Wegner und Dr. Robitzsch.

Wettlauf mit dem weißen Tod

Inzwischen ruhten die Versuche nicht, in der bisherigen Weise die Geheimnisse des Polargebiets weiter zu klären, und zwar unabhängig von dem Ziel, den Nordpol selbst zu erreichen; denn es war klar, daß hier noch weitere Aufgaben der Lösung harrten.

Die Schröder-Stranz-Expedition vom Jahre 1912 hatte von Anfang an nicht die Absicht, einen Vorstoß zum Nordpol zu machen; aber die Expedition ist deshalb für uns wichtig, weil viele Forscher hierbei ihr Leben verloren haben und weil aus den Fehlern, die zur Katastrophe führten, sehr viel gelernt werden kann.

Schröder-Stranz hatte die Absicht, die Nordost-Passage zum zweiten Mal zu durchfahren, nachdem es dem Schweden Nordenskiöld 1878/79 als erstem geglückt war, diesen Weg zu bewältigen. Schröder-Stranz wollte aber die auf der Reise Nordenskiölds unbekannt gebliebenen geographischen Verhältnisse weiter erforschen.

Bei den Vorbereitungen, vor allem bei der Geldbeschaffung für die Expedition, stieß er auf Schwierigkeiten, weil er selbst und die vorgesehenen Expeditionsteilnehmer noch keinerlei Polarerfahrung hatten. Der damals bedeutendste Geograph Deutschlands wollte seine Zustimmung nur geben, wenn Schröder-Stranz auf einer kleineren Expedition gezeigt hatte, daß er allen Schwierigkeiten der unberechenbaren Arktis gewachsen war. Dem energischen, aber himmelhochstürmenden Wesen von Schröder-Stranz paßte eine „Vorexpedition" zwar nicht in seinen Plan; aber er mußte sich gegen seinen Willen fügen, um nicht die Geldquellen für die Expedition zu verlieren.

Viel zu spät im Jahre, am 2. August 1912, fuhr er mit seinem Expeditionsschiff „Herzog Ernst" von Tromsö ab. An Bord befanden sich außer ihm der Geograph Dr. Mayr, der Kptlt. a. D. Sandleben, der Privatsekretär von Schröder-Stranz Richard Schmidt, der als Prä-

parator ausgebildet werden sollte, außerdem die drei Wissenschaftler Dr. Rüdiger, Geograph, Dr. Detmers, Zoologe, Dr. Moeser, Botaniker, und der Marinemaler Christopher Rave. Maschinist war der deutsche Monteur und Flugtechniker Wilhelm Eberhardt. Die seemännische Besatzung bestand aus dem deutschen Kapitän Ritscher und vier Norwegern, dem Eislotsen Stenersen, dem Matrosen Rotvold und den Brüdern Julius und Jürgen Jensen. Koch war der Norweger Knut Stave.

Schröder-Stranz wollte, um gleich etwas Außergewöhnliches zu leisten, das Nordostland von Spitzbergen durchqueren. Er versuchte also an der Ostküste Spitzbergens gegen die Strömung vorzudringen; aber die Mühe war vergeblich, Strom und Packeis zwangen ihn zur Umkehr. Darauf fuhr die Herzog Ernst an der Westküste Spitzbergens nach Norden und gelangte bei sehr günstigen Eisverhältnissen, das heißt, bei größtenteils offenem Wasser an der Nordküste Spitzbergens bis östlich des Nordkaps von Nordostland. Die ganze Bucht zwischen dem Nordkap und den Scoresby-Inseln war jedoch derart mit schwerem Treibeis besetzt, daß sie mit dem Schiff nicht befahrbar war. Deshalb ließ sich Schröder-Stranz mit seinen drei Gefährten, Dr. Mayr, Sandleben und Schmidt, am Rande des Eises, 2½ Seemeilen nördlich der Scoresby-Inseln, absetzen. Diese Gruppe wollte versuchen, über das Packeis das Festland zu erreichen, die Durchquerung von Nordostland vorzunehmen und an der Nord- und Westküste Spitzbergens entlang in bewohnte Gegenden zurückzumarschieren. Das Schiff selbst sollte während der Rückfahrt an verschiedenen Stellen der Nordküste Proviantlager anlegen.

Am 15. August 1912 trennte sich die Schröder-Stranz-Gruppe vom Schiff. Außer zwei Zelten, Schlitten mit acht Hunden, hatten sie noch drei Kajaks und ein Beiboot der Herzog Ernst bei sich.

Vier Menschen zogen in die Einsamkeit hinaus, man hat später nur eine Spur gefunden, die Reste des Lagers, welches sie nach Erreichung der Küste errichtet hatten. Es liegt sehr weit östlich der Absetzungsstelle, an der Ostküste der Dove-Bucht. Sie müssen einen verzweifelten Kampf gegen die Drift des Packeises geführt haben. Wo und wie sie dann bei ihrem Weitermarsch umgekommen sind, hat die Arktis als ihr Geheimnis bis heute behalten.

Die Herzog Ernst ihrerseits fuhr wieder zurück, erreichte am 21. August die Treurenberg-Bucht, die auch Sorge-Bucht genant wird. Hier wurde das erste Proviantlager für Schröder-Stranz und seine drei Begleiter angelegt.

Plötzlich jedoch kam ein starker Nordwest-Sturm auf und mit ihm kam das Eis. Nach Aufhören des Sturmes wurde versucht, so schnell wie möglich die Bucht zu verlassen, aber — scheußliche Überraschung! — der Ausgang war durch dichtes Packeis blockiert. Dreimal wurde ein Ausbruchsversuch unternommen, auch einmal südwärts durch die eisärmere Hinlopenstraße, aber immer vergeblich. Zu allem Unglück versagte auch der Motor oft, entweder sprang er im entscheidenden Augenblick nicht an, oder er lief sich infolge der dauernden Manöver heiß.

So war bereits ein ganzer Monat verstrichen, und am 18. September trug man endgültig die Hoffnung zu Grabe, das Schiff noch im selben Jahre aus der Bucht herausbringen zu können. Es wurde nun vorsichtig im Schutz einer vorspringenden Landzunge auf Grund gesetzt. Hier konnte es ohne Gefahr einer Eispressung den Winter überstehen und unter Umständen der zurückkehrenden Schröder-Stranz-Gruppe Aufenthalt bei Überwinterung und zur Rückkehr dienen. Im nächsten

Sommer sollte es dann alle Teilnehmer wieder nach Hause zurückbringen.

Was aber sollten die Menschen, es waren ja noch sechs Deutsche und fünf Norweger an Bord, machen? Die ganze Zeit bis zum nächsten Sommer an Bord zu verbringen, war unmöglich. Dazu reichte der Proviant nicht, auch waren die Jagdaussichten in der dortigen Gegend schlecht. Das für Schröder-Stranz und seine Begleiter errichtete Lebensmittellager durfte man auch nicht angreifen, es war der Rückhalt für diese Gruppe. Außerdem drängten die Wissenschaftler auf Abmarsch, quer durch Spitzbergen nach dem Eis-Fjord, um noch das letzte in diesem Jahr nach Europa zurückkehrende Schiff zu erreichen; denn sie wollten nicht viele Monate untätig dort sitzen. Da die Entscheidung, was zu tun wäre, wirklich schwierig war, berief Kapitän Ritscher einen Schifferrat ein, um aller Ansicht zu hören.

Als Ergebnis wurde beschlossen, daß die sechs Deutschen gemeinsam abmarschieren sollten. Die fünf Norweger dagegen wollten den Winter über an Bord bleiben. Als am 20. September der Abmarsch erfolgte, hatten die Norweger plötzlich ihre Ansicht geändert und sie wollten doch mit aufbrechen. In aller Eile wurden nun die Schlittenlasten neu verteilt. Quer durch die Halbinsel Neu-Friesland ging es dann zur Mossel-Bai. Aber bereits am nächsten Tag kehrten die Norweger wieder um; sie wollten nun doch lieber den Winter über an Bord bleiben. Von der weitermarschierenden Gruppe wurde nach fünf Tagen die Bucht erreicht, und man fand hier das Haus einer früheren wissenschaftlichen Expedition, das zwar schon stark verfallen war; aber es bot doch einigen Schutz, man hatte wenigstens ein festes Dach über dem Kopf.

Bei Betrachtung der Lage zeigte sich nun, daß das Ergebnis des ersten Abschnittes der Schlittenreise eigentlich entmutigend war. Die Luftlinie der zurückgelegten Strecke betrug nur 16 Kilometer, und dafür hatte man volle fünf Tage gebraucht! Dr. Detmers und Dr. Moeser erklärten, daß sie allein weitermarschieren wollten, um schneller vorwärts zu kommen. Sie nahmen einen Pulk, einen Renntierschlitten, der sich in dem Haus befand, für ihr Gepäck mit. Auch von ihnen hat man jahrelang nichts mehr gehört, bis 1916 in der dortigen

Gegend Dr. Moesers Leiche, erkenntlich an seinem Ring, gefunden wurde. Wahrscheinlich sind Detmers und Moeser beim Überqueren der Wijde-Bucht im losen Packeis umgekommen.

Die übrigen vier Männer liefen auf Schneeschuhen noch einmal zurück, um eine andere Proviantauswahl zu treffen. Wenn der Marsch sich mit solcher Langsamkeit weiter vollzöge, würde man mit den mitgenommenen Lebensmitteln nicht ausreichen. Nur mit Rucksack ging es auf Schiern zurück. In sechs Stunden bewältigte man den Weg, für den man auf der Hinreise fünf Tage gebraucht hatte! Wieder eine neue Überraschung! Jetzt wollten der Eislotse Stenersen, der Matrose Rotvold, der Koch Stave sich ihnen wieder anschließen. Die beiden Brüder Jensen wollten allein an Bord bleiben.

Am 28. September um 11.00 Uhr begann der neue Abmarsch; aber zehn Minuten später kehrte der Koch Kurt Stave um, weil er stark an Ischias litt und nicht glaubte, den Marsch überstehen zu können. Um 19.00 Uhr war man wieder in der Mossel-Bai. Am 29. September Weitermarsch! Quer über das Eis der Mossel-Bai ging es dann an der Ostküste der Wijde-Bucht weiter nach Süden. Das Vorwärtskommen wurde immer langsamer, schließlich mußte die Bucht selbst überquert werden. Es war äußerst schwierig, über das zusammengeschobene Eis zu marschieren. Teilweise brachen die Teilnehmer ein und wurden nur mit Mühe wieder gerettet.

„Tiefe Schluchten mußten", wie Ritscher später berichtete, „immer wieder überwunden werden; der scharfe Felsbruch, von dem der Wind den Schnee abgefegt hatte, setzte den Schi und den Stiefeln zu. Die stellenweise vorspringenden flachen Landzungen waren von einem Packeiswall umgeben. Diese wurden jedoch, wenn es ging, als Lagerplätze gewählt, weil sich hinter dem Packeis meist Treibholz fand, das für das Lagerfeuer hochwillkommen war; oft waren es kerngesunde Stämme bis acht Meter Länge, die aus sibirischen oder amerikanischen Wäldern stammen und schon Jahre und Jahrzehnte dort liegen mochten. Das schwindende Tageslicht zwang schon früh zum Lagern; die Sonne schien nur noch zwei bis drei Stunden, und nach langsam abnehmender Dämmerung war es abends um fünf Uhr schon zu dunkel zum Weitermarsch. Während dann einer der Männer eine Schneemauer

aufbaute und in ihrem Schutz die Schlafsäcke herrichtete, schleppten zwei andere die Holzstämme herbei, und der Eislotse machte Feuer. Das war eine besondere Kunst: Mit der Axt wurden aus dem Kern des Stammes Holzstücke verschiedener Größe herausgeschlagen, die dann mit dem Messer von dem einen Ende her zu hobelspanartigen, dünnen Bändern aufgespalten wurden, wobei das andere Ende des Holzes die Späne zusammenhielt. Drei bis vier von diesen sogenannten Claverings von etwa zwanzig Zentimeter Länge entzünden sich sehr leicht, besonders wenn das Holz sehr harzreich ist, und geben ein schönes Feuerbündel. Man legte sie in eine Schnee- oder Erdgrube, weitere Claverings darauf, kleine feste Holzstücke und schließlich ganze Stämme. In kürzester Zeit hatte man dann ein solches Feuer, daß es auch bei zwanzig und mehr Grad Kälte in mehreren Metern Umkreis eine fast unerträgliche Hitze ausstrahlte. Selbst bei starkem Schneesturm kamen wir auf diese Weise zu unserem Feuer; wichtig war freilich, daß die Streichhölzer nicht versagten, die deshalb unter der Kleidung auf der Brust getragen wurden."

Am 4. Oktober um 14.00 Uhr erreichten die müden Wanderer die Fang-Hütte Second Valley. Wieder hatte man ein Dach über dem Kopfe.

Aber die Freude währte nicht lange, denn es stellte sich heraus, daß Rüdigers linker Fuß fast zur Hälfte erfroren war. Daraufhin erklärte sich Rave bereit, bei dem Kranken zu bleiben. Die übrigen vier, Ritscher, Eberhardt, Stenersen und Rotvold sollten allein weitermarschieren und in der Bergwerkssiedlung Advent-Bai Hilfe holen.

Abmarsch am 8. Oktober. Aus unerfindlichen Gründen wollten die Norweger einen Tag länger bleiben. Sie marschierten dann am nächsten Morgen allein hinterher. In der nächsten Hütte, der Russen-Hütte, etwa 20 Kilometer südlicher, trafen sich alle vier jedoch wieder und marschierten von nun ab gemeinsam weiter.

Rüdiger und Rave warteten unterdessen in der Hütte an der Wijde-Bai Tag für Tag auf Hilfe. Aber niemand zeigte sich. Sieben Wochen gingen dahin, der Proviant neigte sich dem Ende zu. Die Polarnacht brach herein! Immer noch keine Hilfe! Da faßten beide den Entschluß, in der nächsten Vollmondperiode auch wieder zum Schiff zurückzu-

kehren. Rave fertigte für Rüdigers verstümmelten Fuß einen Stiefel an, damit er wenigstens selbst marschieren konnte.

In der Polarnacht, bei geisterhaftem Mondenschein, ging es nun also zurück. Das Haus in der Mossel-Bai wurde wiedergefunden, und am 1. Dezember, nach neun Tagen Marsch voller Strapazen und Entbehrungen langten die beiden endlich wieder auf dem Schiff an, herzlichst begrüßt von den zwei zurückgebliebenen Matrosen.

Rüdiger schrieb darüber in sein Tagebuch:

„Es war kurz nach Mittag, am Sonntag, den 1. Dezember 1912, als wir das Schiff erreichten. Ein Sonntag für unser ganzes Leben, wir werden ihn nie vergessen. Wir fühlten uns wieder wie Menschen, so glücklich, als wenn wir zu Hause wären, und genossen die Ruhe und die Segnungen der Kultur, die uns das Schiff zu bieten hatte. Auch zu essen gab es gut und reichlich. Oft saßen wir nachts bis 2.00 oder 3.00 Uhr zusammen, lesend, schreibend oder Halma-spielend. Jedoch kam noch eine andere, weniger angenehme Beschäftigung hinzu: es wurde operiert."

Der erfrorene Fuß Rüdigers hatte sich durch die Strapazen des Marsches nicht wesentlich verschlimmert; aber es war die allerhöchste Zeit, die inzwischen in Fäulnis übergegangene Hälfte zu entfernen. Auch am rechten Fuß waren die Wunden an den beiden fast geheilten Zehen wieder aufgegangen, und eine dritte Zehe zur Hälfte erfroren. Da auch Rüdigers Hände stark in Mitleidenschaft gezogen waren, lastete die gesamte tägliche Arbeit auf Raves Schultern, und so war es nicht verwunderlich, daß die größeren Operationen in der Nacht vorgenommen wurden. Rave war kein Arzt, und es kostete ihn schwerste Überwindung, das Operationsmesser in die Hand zu nehmen und mit dem Schneiden zu beginnen, zumal da ja überhaupt kein geeignetes Betäubungsmittel vorhanden war. In vierstündiger Arbeit gelang es ihm, die Hälfte des Fußes zu amputieren, die Zehen mit Knochen und das übrige, abgestorbene Fleisch — zunächst ohne die Knochen — zu entfernen. Die Knochenstümpfe blieben stehen, da man erst abwarten wollte, wie weit das gesunde Fleisch nachwachsen würde. Auch bei den Fingern wurde zunächst nur das erfrorene, blauschwarze Fleisch abgeschnitten.

Nach Tagen schwerster Sorge konnten die beiden Forscher erleichtert aufatmen, als sie feststellten, daß die Operation geglückt war.

In Geborgenheit, aber in ewigem Gleichmaß vergingen nun die Tage. Der Heilige Abend unterschied sich nur durch das Kalenderdatum von den übrigen Tagen.

Am ersten Weihnachtstag dagegen erlebten die Schiffsbewohner eine neue Überraschung: Stenersen und Rotvold kehrten ebenfalls zurück.

Was war inzwischen geschehen?

Alle vier waren gemeinsam weitermarschiert bis zum Südrand der Wijde-Bucht. Die Norweger wollten dort jagen, um durch frisches Fleisch den Marschproviant zu vergrößern. Die Novembervollmondzeit, während der Rüdiger und Rave zum Schiff zurückkehrten, konnte zum Weitermarsch nicht ausgenutzt werden, da ständig entweder Schneestürme herrschten oder der Himmel bedeckt war, so daß kein Mondschein die Landschaft erhellte. Nun kam die Dezembervollmondperiode heran. Da entschlossen sich die Norweger, zum Schiff zurückzukehren, um im Frühling, nach Beendigung der Polarnacht, den Marsch erneut anzutreten. Der Maschinist Eberhardt ging mit ihnen, da er sich für den Weitermarsch nach Süden zu schwach fühlte.

Ritscher erklärte daraufhin, allein weitermarschieren zu wollen, um die Nachricht von der verunglückten Expedition zur menschlichen Ansiedlung in die Advent-Bai zu bringen und um Hilfe für Rüdiger und Rave zu holen.

Die drei anderen kehrten also wieder um und traten den Rückmarsch zum Schiff an. Eberhardt fühlte sich schwächer und schwächer; offenbar traten bei ihm auch die ersten Anzeichen einer Geistesgestörtheit ein. Die Mossel-Bai wurde wieder erreicht. Als die beiden Norweger die Hütte erblickten, liefen sie eiligst darauf zu und erreichten das rettende Haus wieder. Aber Eberhardt war nicht mehr bei ihnen! Noch am Morgen des 24. Dezember war er hinter ihnen her gelaufen, nun hatte er offenbar die Spur verloren. Vergebens suchten sie nach ihrem Kameraden an der Stelle, wo sie ihn zum letzten Mal gesehen hatten. Wieder hatte der „weiße Tod" einen Menschen geholt. Völlig übermüdet und erschöpft wird Eberhardt sich wohl niedergesetzt haben, halb eingeschlafen und in den Tod hinübergeschlummert sein, an diesem

Heiligen Abend, an dem seine letzten Gedanken wohl in die ferne Heimat zurückgewandert sein mögen.

Am nächsten Tag liefen dann die beiden Norweger weiter und erreichten das Schiff in der Treurenberg-Bucht wieder.

„Wir trennten uns", erzählte Ritscher, „am 19. Dezember abends 8 Uhr. Der Proviant für mich und meine Hündin Bella bestand aus drei faustgroßen Stücken gekochtem Renntierfleisch, das bei der herrschenden Kälte von 20 bis 30 Grad natürlich steinhart gefroren war. Außerdem hatte ich noch 4 Kilo rohe Graupen bei mir, von denen ich mir festliche Mahlzeiten zu bereiten gedachte. Die Einsamkeit nach der Trennung von meinen Gefährten beeindruckte mich sehr, dazu kamen die Grübeleien über das Schicksal der anderen Expeditionsteilnehmer, die sich nun nach und nach in sechs verschiedene Gruppen aufgeteilt hatten. Ich kam mir so ohnmächtig und winzig vor, als ein kleiner, schwarzer Punkt inmitten dieser weißglitzernden Einöde; rings um mich her die vielleicht an 1000 Meter hohen senkrechten Felswände, das alles von grellem Mondlicht übergossen."

Ritscher, nun völlig allein, marschierte über schneebedeckte Gletscher, Pässe und über das Eis des Eisfjordes. Er hatte kein Zelt und keinen Schlafsack bei sich. Um genügend Kraft zum Durchhalten zu bewahren, legte er sich immer für kurze Zeit zum Schlafen nieder. Aber lange durfte er ja nicht liegen, dann hätte auch ihn der „weiße Tod" geholt. Er band sich deshalb seinen Taschenwecker an der rechten Hand fest, steckte Hand und Kopf in den Rucksack und ließ sich so nach zehn bis fünfzehn Minuten immer wieder wecken. Hiermit vollbrachte er eine der unglaublichsten Leistungen, die wir aus der Polarforschung kennen.

„Am 25. Dezember abends fand ich fünf bis sechs Kilometer südwestlich von Kap Thordsen den Streifen offenen Wassers schon erheblich schmaler als am Abend vorher. Aber beim Versuch, die junge Eisdecke zu betreten, brach ich zweimal durch. Meine selbstverfertigten Renntierfellschuhe hielten die Füße aber warm, obwohl sie so voll Wasser waren, daß ich das Gefühl hatte, auf reifen Apfelsinen spazieren zu gehen. Immerhin, wenn das Eis in den letzten vierundzwanzig Stunden sich so schnell gebildet hatte, so konnten die nächsten vierund-

zwanzig Stunden unter gleichen Umständen Wunder wirken. An diesem Tage waren 39 Grad Kälte. —

Da zogen pechschwarze Wolken von Südwesten heran. Bald war der Himmel so bedeckt, daß kein Mondlicht mehr durchdrang. Immer schneller jagten die Wolken, ein Zeichen, daß in den oberen Luftschichten Südweststurm herrschte. Ergriff der auch die unteren Luftschichten, so mußte das junge Eis aufbrechen und mein Schicksal war besiegelt. Denn nun hatte ich schon seit fünfeinhalb Tagen nichts gegessen, außer einer Hand voll roher Graupen, einem kleinen Stück Renntiertalg, das ich zu Beleuchtungszwecken bei mir führte, und Gletschereis in Mengen, wovon ich mir in der Dickson-Bai alle Taschen vollgestopft hatte. Brach jetzt das Eis auf, so war die einzige Möglichkeit der Rettung, die Croß-Bai zu erreichen. Freilich konnte nur die Verzweiflung diesen Entschluß wachrufen. An die Durchführung des Planes war in meinem jetzigen Zustande und bei dem allmählich schwindenden Mondschein nicht mehr zu denken. Aber besser noch auf dem Marsche umzukommen, als hier stille liegend das Ende zu erwarten! Also wanderte ich nordwärts. Als völlige Dunkelheit das Überklettern der Packeismassen unmöglich machte, streckte ich mich 6 Kilometer nördlich von Kap Thordsen zu kurzer Ruhe auf dem Eise aus. Wie ich so dalag, die Beine im Schnee vergraben, den Kopf im Rucksack, den Wecker am Ohr, da kamen mir merkwürdige Gedanken. Unmöglich konnte doch dies das Ende sein, so sagte ich mir. Verzweiflung? Nein! Im Gegenteil, ich fühlte noch mächtigen Willen zum Leben in mir! Von dem bißchen Kälte und Hunger würde ich mich doch nicht unterkriegen lassen! Es mußte noch einen Ausweg aus dieser Eis- und Schneewüste geben! Und ich redete mir das so überzeugend vor, daß ich plötzlich aufsprang, den Schnee von mir abschüttelte und den Rucksack vom Kopf riß und . . . da muß ich wohl ein recht verdutztes Gesicht gemacht haben, da war kein Wölkchen mehr am Himmel, kein Lüftchen regte sich, der Mond schien so hell und klar und steil herab, als wolle er alle Schrecken wieder gut machen, die er mir vor einer Viertelstunde eingejagt hatte. Jetzt mußte der letzte Versuch gemacht werden. Und ich fühlte mit Bestimmtheit, daß er erfolgreich sein würde! Schnell die Schi angeschnallt, Rucksack auf den Rücken,

den Schistock her, und weg flog ich über das Eis, wieder auf Kap Thordsen zu. Das war am 26. Dezember morgens 4 Uhr. Der offene Wasserstreifen war am Kap Thordsen nur noch zweihundert Meter breit und abgebrochene dünne Schollen trieben darauf herum. Von Scholle zu Scholle springend erreichte ich jenseits eine zusammenhängende Jungeisdecke. Sie bog sich unter meinen Füßen. Stehenbleiben hieß durchbrechen, Durchbrechen war gleichbedeutend mit Ertrinken oder Erfrieren. Das einzige, was mich davor bewahren konnte, war laufen, laufen und immer laufen.

Mein entkräfteter Hund hatte Mühe, mir zu folgen. Auf mitten im Wasser gestrandeten und eingefrorenen mehrere Meter hohen Gletschereisblöcken, die ich im Sprunge erreichte, rastete ich kurz. Dann ging es unaufhaltsam weiter, an der Küste entlang, so schnell meine Füße mich trugen. Bei Skans-Bai lief ein ein Meter breiter Streifen offenen Wassers anscheinend quer über den ganzen Fjord. Der sollte mich aufhalten? Mit einem Satz sprang ich hinüber und das Eis brach und das Wasser schlug über mir zusammen. Beim Versuch, wieder auf das Eis zu kommen, brach es Stück für Stück ab, erst nach wohl zehn Minuten langen vergeblichen Versuchen faßte ich haltbares Eis, und es gelang mir, mich auf die Oberfläche zu ziehen. Es waren heute 36 Grad Kälte. Um das unausbleibliche Erfrieren der Füße hinauszuschieben, wollte ich wenigstens die Strümpfe auswringen. Dabei erfror mir die rechte Hand. Kaum konnte ich den linken Strumpf und Stiefel, die im Augenblick steinhart gefroren waren, wieder anziehen. In der sitzenden Stellung waren auch meine Kleider in wenigen Minuten wie Blech gefroren. Die einzige Rettung war, alles irgend Entbehrliche abzuwerfen und durch eiliges Laufen mich vor dem Erfrieren zu schützen. Jetzt lief ich, wie ich in meinem Leben noch nicht gelaufen bin, über die Gänse-Inseln, über den Ausgang der Sassen-Bai, um das felsige Vorgebirge Foxness (Kap Louis) herum, zehn Stunden fast ohne Unterbrechung, und am 27. Dezember morgens um halbdrei Uhr kam ich in Advent-Bai an. Ich hatte schon seit dem 19. Dezember abends bis zur Ankunft in Advent-Bai, also in siebeneinhalb Tagen in der nur durch Mondschein erhellten Polarnacht 210 Kilometer in der Luftlinie zurückgelegt. Davon in den letzten zweiundzwanzig Stunden 55 Kilometer,

und sechseinhalb Tage ohne Nahrung und Lagerfeuer. Die Gesamtdurchschnittsleistung über die Gletscher, Gebirge und Packeis war 28 Kilometer in vierundzwanzig Stunden. Nun war ich am Ziel!"

Ritscher konnte nun die erste Nachricht über die verunglückte Expedition und den augenblicklichen Stand der Dinge überbringen.

Hilfsexpeditionen wurden daraufhin von allen Seiten angesetzt, eine offizielle deutsche, die unter Führung des norwegischen Hauptmanns Staxrud stand, eine private deutsche unter Führung Lerners, eine Schlittenreise von den Angehörigen der Bergwerkssiedlung und eine Suchexpedition von Dr. Kurt Wegener, der ja im Ebeltoft-Hafen überwinterte. Dieser ganze große Einsatz, aus Gründen der Menschlichkeit und der Kameradschaftshilfe, konnte aber nichts mehr nützen: Schröder-Stranz und seine drei Begleiter blieben verschollen. Über das Ende Detmers und Moesers hat man nie etwas in Erfahrung gebracht. Eberhardt war am Heiligen Abend in die Ewigkeit hinübergeschlummert. Der Koch Stave war im weiteren Verlauf der Überwinterung an Schwindsucht gestorben.

Wieder hatte die Arktis mit rauher Hand nach Menschenleben gegriffen. Wenn auch die Toten nicht wieder auferweckt werden konnten, so waren doch einige wichtige Schlüsse zum Wohle nachfolgender Expeditionen zu ziehen.

Was lehrt uns diese verunglückte Expedition Schröder-Stranz?

Vor allem dieses: Menschen, die noch nicht genügend Erfahrung in der Polarforschung haben, dürfen nicht allein an große Polarfahrten herangehen. Zweifellos war ferner die Expedition viel zu spät im Jahre ausgereist.

Weiter: Auf einen reichlichen Vorrat an Proviant kommt es bei jeder Polarunternehmung an. Lebensmittelreserven für mindestens ein weiteres Jahr müssen mitgenommen werden, auch wenn eine Überwinterung nicht geplant ist. Obgleich diese Expedition erst im August Tromsö verließ, hatte man eine zusätzliche Verproviantierung außer acht gelassen.

Das Schiff war wohl gut, aber der Motor nicht brauchbar. Die Arktis bietet viele Überraschungen und Zwischenfälle genug, man darf deshalb nur das Beste und vorher Erprobte mitnehmen.

Ein ganz großer Fehler war die Trennung in lauter einzelne Grüppchen, alle hätten zusammenbleiben und gemeinsam marschieren müssen. Vielleicht hatte das Versagen daran gelegen, daß die energische Hand des Expeditionsleiters Schröder-Stranz fehlte. Aber man hätte einen selbstgewählten Führer anerkennen, sich ihm unterordnen und alle persönlichen Wünsche und Ansichten für sich behalten müssen. Eigenartig war ja das dauernde Hin und Her in den Entschlüssen der Schiffsbesatzung. Auch Nordenskiöld sprach allgemein von „einem bei diesen Eismeerfahrern nicht ungewöhnlichen Zug einer launischen, unerklärlichen Neigung zu Veränderungen und plötzlichen Entschlüssen." Man könnte also annehmen, daß das Eis mit seinen so plötzlichen Änderungen diese Menschen formt.

Und noch einmal: Man soll nicht ohne polare und alpine Erfahrungen auf Expeditionen gehen, sondern erst seine Kenntnisse auf Expeditionen unter erfahrenen Polarfahrern sammeln. Nicht nur bei der Schröder-Stranz-Expedition hatte man erlebt, daß es vor allem Wissenschaftler reizt, in die Arktis zu gehen, um eine besondere Aufgabe zu bewältigen, ohne dabei an weitere Arbeit im Polargebiet zu denken. Bei der Vorbereitung schwebte ihnen nur ihr begrenztes Ziel vor, sie hatten keine Zeit, sich für die praktische Seite der Expedition vorzubereiten. So machten sie manche Fehler, die auf früheren Expeditionen schon einmal begangen worden waren, und die bei genügendem Studium der Polarliteratur hätten vermieden werden können.

Ein moderner Forscher sollte mit Stolz aus den Erfahrungen seiner würdigen Vorgänger Nutzen ziehen, meinte Cook einmal.

Mit Flugzeug, Luftschiff und Unterseeboot in die Arktis

Im Flugzeug zum Pol

Der Norweger Roald Amundsen (* 1872 † 1928) wagte als erster den Vorstoß zum Nordpol mit dem Flugzeug. Die Bezwingung der Nordwest-Passage (1903—1906), sowie die Erreichung des Südpols im Jahre 1911, beides Leistungen, die vor ihm noch niemand vollbracht hatte, hatten ihn bereits berühmt gemacht.

Er plante nun einen Vorstoß mit gleichzeitig zwei Flugzeugen, da im Falle eines Unglücks, etwa des Ausfalls einer Maschine, das zweite zur Hilfeleistung oder Nachrichtenübermittlung im Notfall benötigt werden könnte.

Die Expedition wurde ermöglicht, als der amerikanische Millionärssohn W. Ellsworth 85 000 Dollar stiftete. Dadurch trat Ellsworth zum erstenmal in die Polarforschung ein; später hat er noch eine ganze Reihe bedeutender Forschungen ermöglicht und auch selbst daran teilgenommen.

Infolge der großen zur Verfügung stehenden Mittel wurde es möglich, zwei der damals besten und geeignetsten Flugzeuge zu verwenden, nämlich Dornier-Wale. Diese deutschen Flugzeuge konnten sowohl auf dem Wasser, auf dem Eis, wie auf Schneefeldern landen und starten.

Am 9. April 1925 war es dann soweit, daß das Eismeerschiff „Hobby" mit den beiden auseinandergenommenen und zum Teil in Kisten verpackten Flugzeugen von Tromsö aus abfahren konnte. Es war noch sehr früh im Jahr. Aber Amundsen, als erfahrener Polarkenner, wollte so früh wie möglich starten, da im Sommer mit reichlicher Nebelbildung im Polargebiet zu rechnen ist. Die Überfahrt nach Spitzbergen mit dem überlasteten, sehr deckslastigen Schiff war vielleicht — so merkwürdig es klingen mag — das schwierigste an der ganzen Expedition. Auch war es fraglich, ob man ohne schwere Eisbehinderung so früh bereits die Königsbucht, die als Startplatz ausersehen war, erreichen konnte. Aber auch hier wurde Amundsen von seinem fast sagenhaften Glück begleitet. Die Hobby erreichte wohlbehalten die Königsbucht, und schon am 16. April konnte die Ladung an Land gebracht und mit dem Aufbau der Flugzeuge begonnen werden. Am 9. Mai wurden dann die ersten Probeflüge gemacht und anschließend die weiteren Vorbereitungen getroffen. Ab 20. Mai war man endgültig klar zum Start und wartete nur auf geeignetes Wetter.

Am 21. Mai 1925 setzte das erwartete Wetter ein. Um 7.00 Uhr starteten die beiden Flugzeuge mit folgender Besatzung: N 25 Flugzeugführer: Riiser Larsen, Beobachter: Amundsen, Bordwart: Feucht; N 24 Flugzeugführer: Diedrichson, Beobachter: Ellsworth, Bordwart: Omdal. Vier Teilnehmer waren Norweger. Ellsworth war, wie wir bereits wissen, Amerikaner; Feucht, ein Deutscher, war im letzten Augenblick als Expeditionsteilnehmer von Amundsen ausgewählt worden, da er als Mechaniker der Dornier-Werke ein ganz hervorragender Kenner der Flugzeuge und ihrer Motoren war.

Es war nun abgesprochen worden, daß beide Flugzeuge immer dicht beieinander bleiben und sich gegenseitig nie aus den Augen verlieren sollten. Bald nach dem Start stellte sich jedoch heraus, daß das nicht so einfach war, wie man es sich zunächst gedacht hatte. Immerhin glückte es dann doch, während des ganzen Fluges beieinander zu bleiben, und wenn man sich einmal verloren hatte, nach kurzer Zeit wiederzufinden.

Beide Maschinen starteten mit einer Überlast von 5000 Kilogramm. Aber den Flugzeugführern gelang es, die Maschinen gut abzuheben und in die Luft zu bringen, eine hervorragende Leistung beider Flieger, und auch ein Beweis von der Güte der verwendeten Flugzeuge.

Nach einer Stunde Flug war die Nordwest-Ecke Spitzbergens erreicht. Aus der Luft winkte man zum letzten Male dem festen Land zu. Wer weiß, für wie lange? Plötzlich tauchte eine Nebelwand auf. Es war eine Überraschung, bereits im Mai Nebel im Polargebiet anzutreffen. Die Maschinen zogen daraufhin höher und flogen über den

Nebel hinweg. Der Goertzsche Sonnenkompaß, ein neuentwickeltes Navigationsinstrument, bewährte sich jetzt gut. Aber da man keine Bodensicht hatte, wußte man nichts über die Geschwindigkeit über Grund und die Abdrift durch eventuelle seitliche Winde.

Trotzdem wurde der Flug über dem Nebelmeer zu einem großen Erlebnis. Wie große Wattebäusche wallte unter den Maschinen das weiße Wolkenmeer, darüberhin zogen gemeinsam zwei Flugzeuge; ihre Schatten zeichneten sich auf den Wolken ab. Und jeder Flugzeugschatten war von einer wunderbaren Aureole, einem Ring von lauter Regenbogenfarben, umgeben.

Überraschenderweise blieb der Nebel zwei Stunden lang unter dem Flugzeug. Doch schimmerte durch Wolkenlücken ab und zu die Erdoberfläche herauf. Sie bestand immer noch aus offenem Wasser, durchsetzt mit kleineren und größeren Eisschollen. Ganz plötzlich aber hörte die Nebelwand auf, die Forscher sahen gleichzeitig das dichtgepackte Polareis unter sich liegen. In 82° nördlicher Breite befand sich also im Mai des Jahres 1925 die Treibeisgrenze.

Weiter ging es über das Packeis dahin. Wie eintönig wirkte es aus der Luft! Und die Gedanken wanderten zurück zu den vielen früheren Polarexpeditionen, auf denen die Forscher mühsam zu Fuß und mit Hundeschlitten sich hatten vorarbeiten müssen. Wie anders, wie leicht war es nun, über dieses Eis hinwegzufliegen! Und wie schnell kam man vorwärts! Andererseits kamen aber auch sorgenvolle Gedanken: Was würde geschehen, wenn die Maschine zur Notlandung gezwungen würde? In aller Ruhe ging man diesen Überlegungen nach und erkannte, daß es genügend große schneebedeckte Eisfelder gab, auf denen man sicher gut landen und wieder starten könnte. Eine große Gelassenheit bemächtigte sich aller Teilnehmer.

Schwierig war jedoch die Ortsbestimmung. Mit dem Sextanten allein konnte man nicht arbeiten, da kein Horizont zu sehen war, Eis und Himmel gingen ineinander über. Die Versuche mit einem künstlichen Horizont vor der Abreise hatten nicht befriedigt. Es war deshalb nicht möglich, während des Fluges eine astromonische Ortsbestimmung, das heißt, nach der Sonne vorzunehmen. Man mußte also terrestisch navigieren, die Richtung und die zurückgelegten Strecken über Grund bestimmen. Hierbei bestand nun die große Schwierigkeit, daß während des zweistündigen Fluges über dem Nebel es nicht möglich gewesen war, die Versetzung durch den Wind zu ermitteln. Aus der Stellung der Sonne und der Ablenkung des Magnetkompasses ging jedoch einwandfrei hervor, daß man sehr weit nach Westen abgetrieben war. Amundsen entschloß sich deshalb zu einer starken Kursverbesserung nach Osten.

Das eintönige Bild des Packeises zog weiter unter dem Flugzeug hindurch. Kein Lebewesen, nicht einmal ein Eisbär war zu sehen. Nur einmal fand man eine größere offene Wasserstelle zwischen dem Eis.

Auf etwa 88° nördlicher Breite entschloß sich Amundsen zur Landung, um auf dem Eis eine genaue Ortsbestimmung vorzunehmen und dann weitere Entschlüsse über die Fortführung der Expedition zu fassen. Gleichzeitig meldete der Bordwart Feucht, daß etwa die Hälfte des Benzins verbraucht wäre, abgesehen von einer Reserve, die man beim Flug immer berücksichtigen muß, für den Fall, daß man beim Rückflug starken Gegenwind antrifft.

Der Entschluß zur Landung stand damit erst recht fest. Die Frage war nur, ob man auf dem Eis landen wollte oder in einer größeren Wasserrinne, die sich gerade wieder unter den Flugzeugen gezeigt hatte.

Amundsen entschloß sich zur Wasserung und sie glückte vorzüglich. Allerdings bestand die Gefahr der Eispressung, da das Eis in ständiger Bewegung war. Proviant und Material mußten daher so schnell wie möglich auf das Eis getragen werden, für den Fall, daß das Eis den Flugzeugrumpf zerdrücken würde. Auch war es notwendig, nach dem zweiten Flugzeug Ausschau zu halten.

Nach einem kurzen Schlaf im Flugzeugrumpf wurden die Versuche, die Maschine aus der Wake auf das Eis hinaufzuziehen, fortgesetzt. Vor allem war es dafür notwendig, so viel Eis abzuschlagen, daß eine schräge Auflaufbahn entstand. Nach dreitägiger Arbeit hatten die Männer es glücklich geschafft.

Am 23. Mai sah Amundsen plötzlich die Flagge, die die Besatzung des zweiten Flugzeuges in etwa vier Kilometer Entfernung auf einem Eisblock gehißt hatte.

Wie war es diesem Flugzeug ergangen? Unmittelbar vor dem Start

in der Königsbucht waren ein paar Nieten aus dem Rumpf des Flugzeuges herausgeplatzt. Der Flugzeugführer Diedrichson hatte es wohl gemerkt, wollte jedoch den Start deshalb nicht verzögern. Einmal in der Luft, fand man nach anfänglich schwierigem Suchen Amundsens Flugzeug, und von nun an flogen beide Maschinen gemeinsam nach Norden. Wohl zeigte das Kühlwasser des hinteren Motors eine zu hohe Temperatur; aber beide Motoren liefen mit vollkommener Regelmäßigkeit und summten wie die Nähmaschinen. Als Diedrichson sah, daß Amundsen zur Landung ansetzte, ging auch er hinunter und wasserte vorschriftsmäßig in einer verhältnismäßig großen Wake.

Wie Diedrichson es erwartet hatte, war das Leck im Boden des Flugzeuges nicht sehr bedeutend. Mit gelegentlichem Pumpen konnte man das eindringende Wasser ohne Mühe bewältigen. Als Gefahr betrachtete man aber auch hier, daß das Eis in Bewegung kommen könnte und dadurch die Maschine in eine Eispressung geraten würde. Auch hier versuchte man daher, das Flugzeug auf eine alte, dicke Eisscholle hinaufzuschaffen. Auf dem höchsten Eisblock in der Nähe wurde die norwegische Flagge gehißt. Die drei Menschen selbst lebten in einem Zelt mit wasserdichtem Boden.

Auch Amundsen hißte nun eine Flagge auf einem hohen Eisblock und damit war die Verbindung zwischen den sechs Menschen hergestellt. Durch Signalisieren mit Flagge und Armstellung, wie es in der Marine üblich ist, konnten Winksprüche ausgetauscht werden. Die drei Mann von N 24 marschierten dann zur Landestelle von Amundsens Maschine. Beinahe wäre hierbei jedoch ein folgenschweres Unglück geschehen. Denn Diedrichson brach ein und kurz hinterher auch Omdal. Hätte Ellsworth nicht, fachmännisch auf dem Bauche liegend und sich mit den Schneeschuhen vorarbeitend, Diedrichson gerettet, und anschließend Ellsworth und Diedrichson gemeinsam Omdal, so wären diese beiden mit Sicherheit ertrunken und aller Wahrscheinlichkeit nach die ganze Expedition damit verloren gewesen. Wie sich nämlich später zeigte, waren alle sechs Menschen notwendig, um die Vorarbeiten für die glückliche Rückkehr zu bewältigen.

In zuversichtlicher und fröhlicher Stimmung überlegten nun die sechs Männer die weiteren Schritte. Zunächst hatten sie die Absicht,

mit beiden Flugzeugen zurückzufliegen. Aber später entschieden sie sich doch dafür, daß alle sechs Teilnehmer nur mit N 25 allein zurückkehren sollten. Das Flugzeug hatte durch Benzin und Ölverbrauch während des Hinfluges ja eine Gewichtserleichterung von etwa 1000 Kilogramm erhalten.

Der Grund, daß man das zweite Flugzeug zurücklassen wollte, war der, daß trotz tagelanger Arbeit der hintere Motor nicht recht wieder in Ordnung kam, und daß man mit genügendem Reservebrennstoff zurückfliegen wollte, zumal da die mehrfachen vergeblichen Starts viel Benzin erforderten. Glücklicherweise bewegte sich das Treibeis derart, daß die beiden Flugzeuge sich bis auf wenige hundert Meter einander näherten; es war also nicht allzu schwierig, Benzin und Ausrüstung von N 24 nach N 25 hinüberzuschaffen.

Und nun begann der tägliche Kampf mit dem Treibeis, mit den Versuchen, eine geeignete Startbahn zu finden oder herzustellen, und endlich kamen die mühseligen Startversuche. Am 31. Mai sollte auf der zugefrorenen Wake gestartet werden. Es mißglückte, weil das Eis zu dünn war und brach. Am Ende dieser Wake wurde das Flugzeug dann umgedreht, und es sollte probiert werden, in der gebrochenen

Eisrinne zu starten. Da setzte Nebel ein! Ein Start im Nebel in einer solchen Rinne, an der sich rechts und links teilweise hochgetürmtes Packeis befindet, war aber unmöglich.

Wieder hieß es warten. Eine neue Eispressung verschob nun die gesamte Startbahn. Weitere zwei Startversuche hatten wieder das gleiche Ergebnis. Dann fand man eine 400 Meter lange Startbahn und anschließend eine 300 Meter lange Eisfläche. Ehe man aber überhaupt an den Versuch zum Start herangehen konnte, trat erneut Nebel ein. Wieder wurde inzwischen die Startbahn zerstört.

Riiser Larsen entdeckte nun in der Nähe eine große Eisscholle mit einer Ausdehnung von 500 mal 500 Meter, die sich gut zum Start eignen würde. Nur wenig Preßeisrücken brauchten beseitigt zu werden; aber sehr schwierig war es, zunächst die 4½ Tonnen schwere Maschine auf diese Eisscholle zu schaffen. Dazu mußten 300 Meter überwunden und das Flugzeug auf eine alte dicke Eisscholle hinaufgeschoben werden.

Aber am 7. Juni war die Anlaufbahn endlich fertig. Am 11. Juni mißglückten der sechste und siebente Startversuch, weil der Schnee zu weich war; die Maschine konnte daher nicht die nötige Geschwindigkeit erreichen, um abzuheben.

Inzwischen rückte der 15. Juni heran, und das war der äußerste Termin, den man sich für einen Abmarsch gesetzt hatte, falls es unmöglich sein sollte, mit dem Flugzeug wieder zu starten. Für sechs Wochen war Proviant vorhanden. Der Plan ging dahin, zu Fuß über das Eis die Nordspitze Grönlands zu erreichen, wo man Wild finden und sich durch Jagd weiter ernähren könnte, bis die Verbindung mit den Eskimos in Grönland hergestellt wäre.

Am 14. Juni wurde die Maschine um weitere 300 Kilogramm Werkzeug und Proviant erleichtert, und im Laufe der Nacht zum 15. Juni um 9.30 Uhr war erneut alles klar. Über dreiviertel Stunden lang wurden die Motoren angewärmt, damit sie bei diesem letzten Versuch wirklich gut warm wären. Wohl war die Bahn hart und glatt; jedoch zogen sich einzelne Querspalten durch sie hindurch, zunächst eine kleine von 10 Zentimeter Breite, in der Mitte eine von 1 Meter und gegen das Ende eine von 3 Meter Breite. Die Risse enthielten neben dem Wasser noch Schneeschlamm. Da das Eis ständig in Bewegung

war, bestand aber die Gefahr, daß die Spalten sich rasch verbreiterten. Eile tat also not.

Um 10.30 Uhr begann der Start. Erfreulicherweise kam die Maschine wirklich schnell auf hohe Geschwindigkeit, glitt über die Risse hinweg, sprang über die 3 Meter breite Spalte auf eine 40 Meter lange Scholle und dann, dann, ja, dann schwebte sie wieder in der Luft; und mit gleichmäßigem Motorengebrumm zog sie langsam höher auf 50 Meter Höhe. Ein letzter Blick noch einmal zurück auf das Eis, das sie drei Wochen lang festgehalten hatte! Ein trauriger Abschiedsblick auf das Flugzeug, das einsam und verlassen zwischen dem Eise am Horizont zurückblieb! Zuverlässig summten die Motoren. Bei gutem Sonnenschein konnten die Sonnenkompasse benutzt werden. Der Kurs wurde nun auf die Nordspitze Spitzbergens abgesetzt. Die Eisverhältnisse, stellte Amundsen fest, waren die gleichen wie auf dem Hinflug. Auf 82° nördlicher Breite setzte leider wieder Nebel ein, so daß das Flugzeug tiefer und tiefer gehen mußte, um in Sicht des Meeres oder der Eisoberfläche zu bleiben. Aber der Nebel wurde immer dichter, so daß schließlich die Erdsicht verloren ging.

Wieder zog darum Riiser Larsen, der das Flugzeug steuerte, durch den Nebel hindurch. In 100 Meter Höhe war er bereits darüber und wieder in strahlender Sonne. Nun aber neigte der Brennstoff sich seinem Ende zu. Doch da tauchte plötzlich eine glitzernde Bergspitze auf: Das konnte nur Spitzbergen sein! Inseln waren zu erkennen, offenes Küstenwasser. Jetzt war die Gefahr gebannt, denn hier könnte man notfalls wieder ohne großes Wagnis zur Wasserlandung ansetzen.

Da, zehn Minuten, nachdem das offene Meer erreicht war, klemmte das Seitenruder. Eine Notlandung war also unumgänglich. Jedoch zeigte die See Schaumköpfe, ein Zeichen, daß starker Wind und Seegang vorhanden sein mußten. Alle fünf Teilnehmer begaben sich darum nach achtern, um dem Bug des Flugbootes einen möglichst großen Auftrieb zu geben. Die Landung klappte ausgezeichnet. Mit laufenden Motoren konnte nun eine Bucht angesteuert werden, während Welle um Welle das Flugboot überspülte. Der Flugzeugrumpf hielt jedoch auch diesen schweren Beanspruchungen stand, und schon eine Stunde nach der Landung war die Bucht erreicht. Die Teilnehmer

konnten ohne Schwierigkeit über das Randeis hinaufklettern und befanden sich glücklich wieder auf festem Boden.

Welch ein Gefühl! Am Tag vorher war man noch Gefangener des Eises gewesen. Jetzt lagerte man auf frischem Moos. Schmelzbäche rieselten von den Bergen herunter. Ein paar Vögel zwitscherten in die Abendstille hinein. Der Wind hatte sich ganz gelegt.

Gerade sollte das spärliche Abendessen bereitet werden, als ein kleiner Fischkutter um die Felsecke der Bucht herumkam. Welch ein Glück! Aber — die Besatzung schien das Flugzeug nicht zu bemerken; denn das Schiff behielt seinen östlichen Kurs bei. Sollte das Glück so dicht nach all den Strapazen und Leistungen an diesen sechs Menschen vorbeigehen? Wie sollte der Kutter erreicht werden? Wie sollten sie sich bemerkbar machen? „Nichts leichter als das", sagte Riiser Larsen; „setzt euch nur wieder hinein, dann sollt ihr sehen." In fliegender Eile sind alle wieder an Bord. Die Motoren werden angeworfen, und der Wal gleitet über die spiegelglatte Fläche hinweg, um in ganz kurzer Zeit neben dem Kutter wieder zu stoppen. Welche Überraschung für dieses Motorschiff! Es ist die „Sjöliv", ein norwegischer Seehundfänger. Die N 25 wurde nun in Schlepp genommen, und die sechs Forscher stiegen über. Frischen heißen Kaffee gab es, dazu Eierkuchen und Seehundfilets. Herrlich schmeckte die erste Zigarre. Da während der Nacht der Wind wieder auffrischte und ein Weiterschleppen unmöglich wurde, entschloß man sich, das Flugzeug in der nächsten Bucht zu verankern, und mit der Sjöliv ging es nach der Königsbucht zurück. Die N 25 konnte später ebenfalls abgeholt werden.

Amundsen und seine Begleiter konnten einen glänzenden Erfolg heimbringen: der Flug hatte bis 87° 43' nördlicher Breite hinaufgeführt. Außerdem war eine Lotung durchgeführt worden, die eine Meerestiefe von 3750 Meter gezeigt hatte.

Zweimal hatte man einen Seehund aus einem Eisloch auftauchen sehen. So hoch im Norden kamen also noch Robben vor!

Vor allem aber war damit bewiesen worden, daß das Flugzeug in der Polarforschung ausgezeichnet verwendet werden konnte. Die weiteren Beobachtungen hatten dazu beigetragen, das Bild vom Polargebiet zu vervollständigen.

Als der kleine Kutter mit den sechs Polarfliegern an Bord Virgohafen auf der Amsterdamer Insel passierte, wurde die Flagge gedibbt. So ehrten die sechs erfolgreichen Polarflieger den Mann, der als erster den Versuch gewagt hatte, mit einem Luftfahrzeug den Pol zu erreichen. Denn von Virgohafen war im Jahre 1897 Andrée mit seinem Freiballon zu seiner Fahrt aufgestiegen, von der er nicht mehr zurückgekehrt war.

Im Luftschiff zum Drehpunkt der Erde

Amundsens Flugzeug-Expedition war glücklich verlaufen; der Pol selbst war aber noch nicht erreicht worden. Der Flug hatte jedoch gezeigt, daß es möglich sein müßte, bei weiterer Entwicklung der Luftfahrzeuge dieses Ziel zu erreichen.

Wie wertvoll und erfolgreich die Einführung der Technik in die Polarforschung auch war, so traten nun neue Gefahrenquellen hinzu. Es hatte sich bei dem Flugzeug deutlich gezeigt, wie gefährlich die Landungen und der Start, geschweige denn eine Notlandung im Polargebiet sein konnten.

Amundsen selbst vertrat daher nach dieser Expedition den Standpunkt, daß das Luftschiff, und zwar das Starrluftschiff des Grafen Zeppelin, am geeignetsten für solche Leistungen wäre. Diese Luftschiffe hatten als deutsche Kriegsluftschiffe in den Jahren 1914 bis 1918 ihre Bewährungsprobe durchaus bestanden. Militärisch hatten sie zwar ihre Bedeutung verloren, weil im Kampf das mit Wasserstoff gefüllte Schiff leicht abgeschossen werden konnte. Aber die Fahrtsicherheit, die Reichweite, die Geschwindigkeit und die Tragfähigkeit waren erwiesen.

Leider gab es allerdings jetzt kein Zeppelin-Luftschiff mehr, da nach Beendigung des ersten Weltkrieges alle vorhandenen zerstört worden waren. So fiel die Wahl auf N 1, ein italienisches halbstarres Luftschiff von 18 300 cbm Größe, dessen Konstrukteur der Italiener Nobile war. Der norwegische Aëroclub kaufte dieses Luftschiff dem italienischen Staat ab, es wurde auf den Namen „Norge" getauft und

führte nun die norwegische Flagge. Am Zustandekommen dieser Expedition war auch wieder Ellsworth beteiligt, der diesesmal 125 000 Dollar stiftete, etwa ein Drittel der Gesamtkosten der Expedition. Sechzig Jahre vorher hatte Dr. Petermann die Kosten der Germania-Expedition noch mit einem Betrag von 48 000 Mark bestreiten können! Die Kosten dieser jetzigen Unternehmung waren deshalb so hoch, weil in Spitzbergen am Aufstiegsplatz Ny Aalesund an der Königsbucht eine Luftschiffhalle und ein Ankermast errichtet werden mußten. Auch mußten eine Riesenanzahl von Wasserstoff-Flaschen hinauftransportiert werden, um das Luftschiff nach der Überführungsfahrt wieder aufzufüllen.

Schon während der Vorbereitung der Norge-Fahrt erfuhr Amundsen, daß der Amerikaner Richard Byrd plante, im gleichen Jahr vom gleichen Startplatz in Spitzbergen aus den Nordpol zu erreichen. Byrd hatte die Beschaffung einer dreimotorigen Fokker-Maschine auf Schneekufen ermöglichen können, vor allem durch die geldliche Unterstützung des Automobilkönigs Henry Ford. Und nun erlebte die Welt wieder ähnlich wie bei der Entdeckung des Südpols im Jahre 1911 einen Wettlauf um die Erreichung des Nordpols. Diesmal stand Byrd gegen Amundsen. Aber jetzt war das Glück nicht mit Amundsen, denn Sieger wurde in diesem Wettstreit Byrd.

Als die Norge in Spitzbergen eintraf, stand dort schon Byrds Maschine fast startklar bereit, und während in fieberhafter Eile die Norge zum Polarflug klargemacht wurde, startete Byrd am 9. Mai 1926 um 1.05 Uhr in der Frühe, nur begleitet von einem zweiten Flieger, Floyd Bennett.

Abgesehen davon, daß Byrd Amundsen zuvorgekommen war, tauchte für Amundsen noch eine weitere schwierige Frage auf: Was sollte geschehen, wenn Byrd nicht zurückkam? Nur zu leicht konnte ein solcher Flug aus der kleinsten Ursache mißlingen. Das wußte wohl niemand besser als Amundsen nach seinen Erfahrungen im Vorjahr.

Auch wußte er, wie wichtig es war, genügend Menschen zur Verfügung zu haben, um nach einer Landung im Eis des Polarmeeres wieder starten zu können. Damals waren es sechs Teilnehmer, bei Byrds Flug nur zwei.

Was sollte geschehen, wenn sie nicht zurückkamen? Die Antwort war sofort klar, denn es gab nur eine: die Norge müßte nach Byrds Flugzeug suchen. Nur zu leicht hätte dann die Norge-Fahrt in Frage gestellt werden können.

Nachmittags um 17.00 Uhr hörte man plötzlich Motorenlärm, alles stürzte nach draußen. „Und richtig", so schreibt Amundsen, „es war keine Täuschung, man hörte einen Motor und kurz darauf sahen wir die Fokker als kleinen schwarzen Fleck hoch über den Bergen. Es war ein überwältigender Anblick; aber es war keine Zeit zu verlieren, denn man mußte so schnell wie möglich zum Landungsplatz eilen, um ihnen den Empfang zu bereiten, den sie verdienten. Der Weg war ziemlich weit, und im tiefen Schnee war es nicht leicht, schnell vorwärts zu kommen.

Inzwischen war Josephine Ford, Byrds Flugzeug, angekommen und schwebte nun über der Landungsbahn. Es war aber durchaus nicht so leicht zu landen; denn die Bahn war mit aufgeregten Leuten bedeckt, die sich drängten, die tapferen Flieger zu beglückwünschen. Wiederholte Signale, die Bahn freizugeben, halfen nichts, und das Flugzeug mußte noch einen weiteren Kreis beschreiben, bevor es landen konnte. Die Landung vollzog sich glatt und war so gut, daß die Maschine genau an derselben Stelle niederging, von der sie am Morgen gestartet war. Nicht allen war es möglich gewesen, rechtzeitig zu kommen, immerhin früh genug, um den beiden Helden die Hand zu drücken, ihnen aus der Maschine zu helfen und sie mit brausenden Hochrufen zu begrüßen. Und dann geschah etwas Seltsames: Wir umarmten die beiden Männer und gaben ihnen tatsächlich einen Kuß auf jede Wange. Wir waren ungeheuer erregt und ließen uns, von unseren Gefühlen überwältigt, zu dieser bei Norwegern und Amerikanern unter Männern nicht gerade üblichen Huldigung hinreißen.

Das größte Kompliment aber, das die beiden Männer erhielten, war, daß niemand fragte: «Sind Sie am Pol gewesen?» Das war in Anbetracht der Zeit, die sie fortgewesen waren, für uns alle selbstverständlich, und ein größeres ist ihnen in dieser Welt der Zweifler auch späterhin nicht geworden. Nach dieser Begrüßung aber mußten die beiden Flieger, wie wir wußten, nur noch eins wünschen — schleu-

nigst in ihr Bett zu kommen. Sechzehn Stunden schwerster Anspannung aller Nerven sind auch für den Stärksten reichlich genug. Und so stellten wir keine Fragen, sondern begleiteten sie nur zum Schiff zurück."

Am 11. Mai 1926 9.55 Uhr startete daraufhin Amundsen mit der Norge. Leicht und graziös erhob sie sich in die Luft. Sonnenschein, klare Luft, fast völlige Windstille. Das Thermometer zeigte 4½ Grad unter Null. Kurz nach dem Start sahen die Teilnehmer, daß auch Byrd wieder aufgestiegen war und ihnen das Geleit für etwa eine Stunde gab.

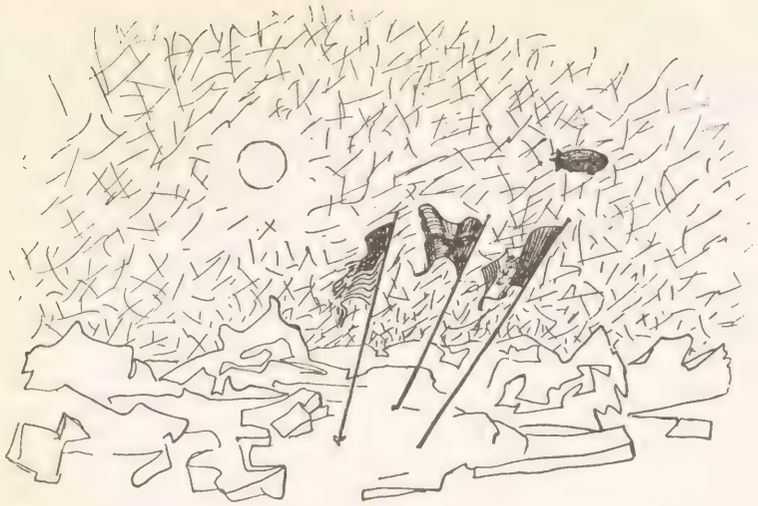
Ruhig, sicher glitt die Norge über dem Eis nordwärts.

Nachdem Byrd nun als erster den Nordpol überflogen hatte, entschloß sich Amundsen, die gesamte Arktis zu überqueren, und nicht sofort nach Erreichung des Pols wieder zur Luftschiffhalle in Kingsbai zurückzukehren. Das Wetter war günstig: so wurde der Plan gefaßt, nach Überquerung des Pols den Kurs auf Alaska abzusetzen.

Für Amundsen, das mußte er sich selbst gestehen, war Byrds erfolgreicher Flug eine große Enttäuschung. Amundsen hatte als erster die Nordwest-Passage befahren, er war als erster am Südpol gewesen. Sein natürlicher Wunsch war es und mußte es sein, die vier größten Polaraufgaben selbst zu bezwingen und also auch den Nordpol als erster zu erreichen. Die Nordost-Passage war zwar bereits lange vor ihm durch Nordenskiöld bezwungen worden; aber jedenfalls hatte er sie mit der „Maud" auch noch einmal durchfahren.

Der Nordpol dagegen war bisher noch nicht erreicht worden, da weder Cook noch Peary den Beweis dafür hatten erbringen können. Nun mußte ihm Byrd wenige Tage zuvorkommen! War es Schicksal? Etwas Gleiches war ihm beim Erreichen des Südpols passiert. Im Kampf mit Scott war er Sieger geblieben; er hatte sich bei dieser Expedition auf die früheren Forschungen von Scott und Shakleton stützen können. Jetzt, im Wettlauf mit Byrd war Amundsen unterlegen. Byrd seinerseits hatte sich Amundsens Erfahrungen vom Vorjahre zunutze gemacht. So ist das in der Wissenschaft: Einer baut auf den Leistungen des andern auf.

Ruhig und sicher zog das Luftschiff seine Bahn über das Eis dahin,



und mit eigenartigen Gefühlen wurde die im Vorjahr erreichte höchste Nordbreite von 87° 43' überschritten. Das Gefühl unendlicher Erleichterung herrschte zweifellos vor, wenn sie auf das Eis hinunterblickten.

Dicht vor Erreichung des Pols brach der 12. Mai an: Es war Ellsworths Geburtstag. Glückwünsche erreichten ihn über Funk. Welch ein Fortschritt in der Technik der Polarforschung! Noch vor kurzem war die Mannschaft, die zum Pol aufbrach, völlig von der Welt abgeschnitten und ganz allein auf sich angewiesen. Hilfe und Unterstützung konnte, wenn überhaupt, fast nur von den unmittelbaren Kameraden erwartet werden. Jetzt war man in diesem Sinne nicht mehr allein, mit Hilfe der Funktelegrafie stand man dauernd mit der Welt in Verbindung!

Je mehr man sich dem Nordpol näherte, um so schwieriger wurde die Navigation. Aber dieser geographische Punkt mußte ja mit einer größtmöglichen Genauigkeit ermittelt werden.

Riiser Larsen kniete vor dem offenen Fenster und beobachtete laufend die Sonnenhöhe.

Um 1.25 Uhr ertönte sein freudiger Ausruf: „Jetzt sind wir da!" Hinunter flatterten die norwegische, amerikanische und italienische

Flagge. Mit den scharfen Spitzen bohrten sich die Flaggenstangen in das Eis und standen aufrecht am Nordpol. Das war der große, der lange ersehnte Augenblick.

Vorbei! Die Motoren trugen das Luftschiff ruhelos vorwärts.

Nachdem man seit mehreren Stunden vom Nordpol ab immer Kurs nach Alaska, und zwar auf Point Barrow zu, genommen hatte, kam plötzlich Nebel auf, der den ganzen Tag über anhielt, bis etwa 18.00 Uhr. Zwar stieg das Schiff über den Nebel hinauf, trotzdem bildete sich aber Eis, das das Schiff beschwerte. Besonders unangenehm, ja sogar gefährlich, war es, daß sich auch auf dem Propeller Eis ansetzte, das nach einiger Zeit durch die rasche Drehung abgeschleudert wurde. Von den äußeren Teilen der Hülle rissen auch tatsächlich kleine Eisstückchen ab, die in den Propellerstrom gerieten und dadurch auch gegen die Hülle geschleudert wurden. Die Luftschiffhülle, ja teilweise auch die Gasballonetts, wurden verletzt, so daß ständig neuentstandene Löcher zugeklebt werden mußten.

Ab und zu konnte man erfreulicherweise durch Wolken hindurch den Boden erkennen: Überall zeigte sich Packeis, nirgends Land. Fast kein offenes Wasser wurde gesehen; es war fast immer das gleiche Bild, zusammengeschobenes Packeis, nur ganz selten von einigen großen Eisschollen unterbrochen. Es wurde klar, daß es nur wenige Landungsmöglichkeiten für Flugzeuge geben würde. Auf Grund seiner Erfahrung im Vorjahre konnte Amundsen daher mit Recht schreiben:

„Trotz Byrds glänzendem Flug bleibt unser Rat: Niemand fliege im Aëroplan über diese Eisfelder, bevor die Flugzeuge nicht so vervollkommnet sind, daß man ganz sicher sein kann, daß unter keinen Umständen eine Notlandung erfolgen muß."

Andererseits wurde eindeutig bewiesen, daß das sagenhafte Harris-Land nicht vorhanden ist. Es konnte wohl sein, daß kleine flache Inseln durch den Nebel dem Auge der Luftschiffe entzogen wurden; es gab aber kein flaches Land von größerer Ausdehnung oder gar ein gebirgiges Gebiet.

Am dritten Tag, dem 13. Mai 1926, morgens um 6.45 Uhr tauchte plötzlich Land auf: Es mußte Alaska sein; nur war man sich noch nicht im klaren, an welcher Stelle man auf die Küste gestoßen war.

Das nördliche Eismeer war damit überquert.

Über den Weiterweg gab es keine Frage mehr: Man mußte der Küste westwärts folgen, dann würde man auf alle Fälle den Landeplatz erreichen; denn es war beabsichtigt, in Nome zu landen.

So wurde schon jetzt ein Funkspruch dorthin gesandt, um alles für die Landung vorzubereiten.

Als nun ein auftauchender Ort angesteuert wurde, stellte sich jedoch heraus, daß es nicht Nome war. Man entschloß sich aber trotzdem zur Landung, weil außerhalb des Ortes sich eine vollkommen glatte Eisfläche befand.

Wohl war noch für sieben Stunden Brennstoff vorhanden; aber die Landegelegenheit war sehr günstig. Außerdem waren alle Teilnehmer völlig übermüdet, da man siebzig Stunden in der Luft gewesen war, die meisten überhaupt nicht geschlafen hatten, manche zusätzlich auch nicht die letzten Stunden vor dem Start in Spitzbergen.

Obwohl Amundsen nicht wußte, wo sie sich befanden, schritt man also zur Landung. Langsam senkte sich das Luftschiff und näherte sich der Eisfläche.

„Die Landung war eine Tat, an die wir uns stets erinnern werden" schrieb Amundsen. „Sie wurde glänzend ausgeführt. Hut ab vor dem Kapitän des Schiffes, für die ruhige, besonnene Art, in der er sie ausführte. Hätten die Verhältnisse bei der Landung ebenso gelegen, wie zur Zeit unserer Ankunft, so hätte das Ergebnis selbst bei der geschicktesten Führung zweifelhaft werden können. Aber das Merkwürdigste geschah; man kann es ohne weiteres ein Wunder nennen! Es muß doch eine Vorsehung geben, die alles lenkt! Während wir die Maschine stoppten, um langsam niederzusteigen, kam noch ein starker Windstoß vom Lande her. Plötzlich aber wurde es, ohne vorheriges Anzeichen, vollkommen windstill und blieb so, bis zu dem Augenblick unserer Landung. Als wir uns dem Eise näherten, kamen Leute vom Dorf herbeigelaufen. Ein Versuch, das Luftschiff zu verankern, schlug fehl. Das Eis war zu glatt, und der ausgeworfene Anker bekam keinen Halt. Es war aber auch nicht mehr notwendig.

Ruhig und sanft sanken wir auf das Eis, kamen näher und näher, bis wir es schließlich berührten. Die Gondel war mit einem enormen

Luftpuffer an der Bodenseite versehen, der den Stoß auffing. Hätte der Anschlag dieses Luftpuffers auf dem Eise uns nicht einige Meter in die Luft springen lassen, wir würden die Landung kaum bemerkt haben, so fein und glatt wurde sie ausgeführt.

Die Eisfläche, auf der wir landeten, lag unmittelbar außerhalb des Dorfes. Seine ganze Bevölkerung war jetzt um uns versammelt, und fast alle halfen das Ankertau zu halten. Die Gondel wurde geöffnet, und einer nach dem andern sprangen wir auf das Eis hinunter. Es war eine sonderbare Sorte Menschen, die wir hier antrafen. Sie zeigten nicht die geringste Aufregung oder Verwirrung. Ruhig und gemessen hießen sie uns willkommen. Es war, als wären sie gewöhnt, jeden Tag Luftschiffer zu empfangen. Schließlich wurde unsere Neugierde befriedigt: «Wo in aller Welt sind wir?» — «In Teller», war die Antwort. Wir waren ungefähr 90 Kilometer in der Luftlinie entfernt von dem Ladungsplatz, den wir ursprünglich in Aussicht genommen hatten, angekommen.

Die erste Luftfahrt von Kontinent zu Kontinent über den Nordpol war zur Tatsache geworden, und niemand war dabei zu Schaden gekommen.

Ehre, dem Ehre gebühret! Neigen wir uns ehrfurchtsvoll vor ihm, der während dieses Wagnisses seine gütige Hand so deutlich über uns gehalten und uns beschützt hatte. Wir wollen nicht darüber streiten, wer unter uns der beste war, wir sind ja alle so erbärmlich klein, wenn uns Gott der Allmächtige nicht hilft."

Wilkins überquert im Flugzeug die Arktis

Mit George Hubert Wilkins trat ein neuer Mann in die Geschichte der Polarforschung ein, der diese wieder ein entscheidendes Stück vorwärts bringen sollte. Sein Verdienst bestand vor allen Dingen in der Verwendung von Flugzeugen im Polargebiet.

Wilkins, in Australien geboren, hatte größere Reisen nach Europa und Amerika gemacht. Sein Gedanke war von vornherein, das Flug-

zeug, das in den letzten zehn Jahren immer mehr entwickelt worden war, als Grundlage für seine Polarforschung zu benutzen.

Wesentlich war aber, daß er selbst langjährige Erfahrungen und eine ausgedehnte Kenntnis der Arktis gewonnen hatte, ehe er sich zu diesem Schritt entschloß. Drei Jahre hatte er mit dem berühmten kanadischen Polarforscher Stefanson in der Arktis verbracht, und somit das Leben im hohen Norden gründlich kennengelernt. Stefanson hatte ihm beigebracht „aus dem Lande zu leben", das heißt, die Methode, nach Art der Eskimos zu reisen, ohne Mitnahme von Proviant und ohne Nachschub.

Seine Pläne, mit den Flugzeugen in unbekannte Gegenden vorzustoßen, trieb er mit aller Sachlichkeit vorwärts. Die Schwierigkeit bei Polarunternehmungen besteht ja meist vorwiegend in der Geldbeschaffung. Wilkins setzte sich mit Zeitungen und großen Nachrichtenagenturen in Verbindung. Eine Vereinbarung mit der „North-American-Newspaper-Alliance" in New York kam zustande, die ihm bedeutende Beträge für die Alleinveröffentlichung seiner Expeditionsberichte garantierte. Obwohl Wilkins in gewisser Hinsicht Zeitungsreporter und weniger Wissenschaftler war, kannte er die Wünsche und Forderungen der Wissenschaft genau. Vor allem besaß er die notwendige grundlegende Polarerfahrung und nutzte andererseits die Leistungsfähigkeit des Flugzeuges im Polargebiet völlig aus. Wenn er auch mehr oder weniger auf den Sensationshunger der Leserschaft Rücksicht nehmen mußte, so war dies in mancher Hinsicht von Vorteil. Er machte Expeditionen, die Eindruck machten, und erweiterte durch mehrere bedeutende Polarflüge die Kenntnis von noch unbekannten Gebieten, vor allem aber brachte er die moderne Expeditionstechnik wesentlich weiter. Man darf nicht übersehen, daß er dadurch eine Werbung in weitesten Kreisen für die Polarforschung trieb.

Es glückte ihm also, eine einmotorige und eine dreimotorige Fokker-Maschine zu beschaffen, und er beabsichtigte von der nördlichsten Spitze Alaskas aus, Point Barrow, Vorstöße in den noch unbekannten Norden zu machen. In Ben Eielson fand er einen ausgezeichneten Piloten, mit dem er seine sämtlichen Polarflüge unternahm. Ben war der bekannteste, schneidigste, dabei auch umsichtigste Flugzeugführer

von Alaska. Im härtesten Winter hatte er dort Postflüge durchgeführt. Seine Berühmtheit und Beliebtheit verdankte der ruhige, sachliche Mann seiner Hilfsbereitschaft, erkrankte Goldgräber, für die das Flugzeug die einzige Rettungsmöglichkeit war, aus den entlegensten Gegenden in Sicherheit geflogen zu haben.

Mit der einmotorigen Fokker flog Wilkins 1926 dreimal von Fairbanks nach Point Barrow und zurück. Das Endicott-Gebirge, auf halbem Weg zwischen Fairbanks und Alaska, welches 2000 Meter höher war, als man angenommen hatte, wurde im Nebel durchflogen.

Beim zweiten Flug bemerkt Wilkins plötzlich, wie der rechte Flügel ganz dicht an einem Gebirgshang entlangstrich. Gerade wollte er dem Piloten zurufen, sich weiter links zu halten, als er wahrnahm, daß auch die linke Tragfläche nur etwa einen halben Meter von der Felswand entfernt war. Und alles war grau in grau! Ein Blick nach unten zeigte, daß sich die beiden Räder des Fahrgestells drehten. Sie mußten demnach den Schnee der Paßhöhe berührt haben. Ja, Ben Eielson, du hattest Schneid und eine Seelenruhe in einer solchen Situation, deine Nerven zu behalten.

Der erste Flug bereits hatte Wilkins und Eielson nach Erreichung der Nordküste Alaskas im Vertrauen auf ihr Flugzeug, das sich so gut bewährt hatte, 200 Kilometer weit aufs Eismeer hinausgebracht. Man konnte also wirklich behaupten, daß diese Männer keine Angst vor dem Neuen und Unbekannten hatten.

Der vierte Flug wurde mit der dreimotorigen Maschine durchgeführt. Als Wilkins die Nordküste Alaskas erreicht hatte, sah er im Nebel das Luftschiff Norge ankommen, und neidlos erlebte er diesen großen Erfolg von Amundsen und Nobile mit. Nachdem nun die direkte Überquerung des Nordpolargebietes geglückt war, beschloß er, jetzt Vorstöße nach Nordwesten und Nordosten aufs Eismeer hinaus zu machen. Ein großer geheimer Wunsch beseelte ihn mit diesem zweiten Flug, er wollte nämlich an der Nordküste von Ellesmere-Land und an Grönland vorbei nach Spitzbergen gelangen. Hierbei trieb ihn nicht der Reiz der sportlichen und technischen Leistung, sondern der Gedanke, die unbekannten Gebiete zu erkunden.

Im nächsten Jahr — 1927 — treffen wir Wilkins wieder mit Ben

Eielson zusammen in Barrow. Man hatte nun einen Stinson-Doppeldecker. Das Flugzeug nahm Kurs in nordwestlicher Richtung und landete in 77° 45' Nord und 175 West auf dem Packeis, im Gebiet der größten Unzugänglichkeit des nördlichen Eismeeres. Zwei Tiefseelotungen brachten folgendes Ergebnis: Das nördliche Eismeer ist hier etwa 5000 Meter tief. Wilkins erbrachte damit einen weiteren Beweis dafür, daß das nördliche Eismeer ein Ozean, eine Tiefsee ist.

Der Rückflug ging nicht so glatt vor sich: die Flieger wurden von schweren Unwettern und Gegenwind heimgesucht; der Brennstoff ging aus. Aber trotz des furchtbaren Wetters und mangelnder Sicht gelang Eielson die Landung auf einer Eisscholle, ohne daß einer von beiden auch nur im geringsten verletzt wurde.

Nun hieß es, 180 Kilometer über wildaufgetürmtes Packeis, über offene Wasserrinnen und bei großer Kälte zum Festland zurückzumarschieren. Die Strecke, die sie auf dem Hinweg in gut einer Stunde zurückgelegt hatten, erforderte jetzt 18 Tage Eismarsch unter den schwierigsten Umständen. Aber glücklich kamen sie zurück, Eielson waren dabei jedoch einige Finger erfroren, die ihm später abgenommen werden mußten.

Im darauffolgenden Jahr sah Wilkins zufällig eine Lockheed-Maschine und war derart begeistert, daß er diese unbedingt ausprobieren wollte. Es war der neue Typ des freitragenden Eindeckers ohne äußere Verspannung, eine ganz moderne Maschine, die infolge geringeren Luftwiderstandes höhere Geschwindigkeiten bei weniger Brennstoffverbrauch erreichte. Wieder gelang Wilkins die Beschaffung dieses Flugzeuges, und es wurde ihm sofort klar, daß er mit diesem ohne weiteres eine Flugüberquerung des Nordpolargebietes wagen konnte.

Für den Flug selbst waren nur einige kleine Umbauten nötig, Anbringung von Skikufen usw. Wiederum hatte sich Eielson bereit erklärt, Wilkins als Pilot zu begleiten. So startete also am 15. April 1928 die schwerbeladene Maschine, wobei der Start selbst eine Meisterleistung von Eielson darstellte; denn die Startbahn war nur 4½ Meter breit. Langsam hob die Maschine ab und nahm ihren Weg nordostwärts.

Die ständige Beobachtung des Eises erwies, daß nirgends große Landgebiete vorhanden waren.

Ruhig und zuverlässig summte der Motor.

Nach endlos gleichbleibendem Flug, teilweise über Wolken und Nebel, tauchte plötzlich in 30 Kilometer Entfernung Ellesmere-Land auf. Aber schnell verschwanden die Berge wieder am Horizont. Auch Grönland wurde an Steuerbord gesichtet. Dadurch hatte man nun eine einigermaßen sichere Orientierung und konnte jetzt Kurs auf Spitzbergen nehmen.

Das Wetter war inzwischen jedoch schlechter geworden; sogar die Möglichkeit großen Sturmes vor Spitzbergen bestand. Wilkins schob Ben daher einen Zettel mit der Frage zu, ob es nicht ratsamer wäre, zu landen und günstigeres Wetter abzuwarten. Eielson aber signalisierte zurück: „Ich bin bereit, weiterzufliegen und nehme die Gefahr auf mich!" Das war ein sehr kühner Entschluß; denn der Pilot saß bereits dreizehn Stunden ohne Ablösung am Steuer.

Je mehr man sich nun Spitzbergen näherte, umso böiger und stürmischer wurde das Wetter. Die Sicht ward immer geringer. Die Maschine, die infolge ihres Brennstoffverbrauches sehr leicht geworden war, wurde hin- und hergeschüttelt. Aber Ben Eielson hielt durch. Die Schwierigkeiten wurden jedoch immer größer. Durch Schnee und hinausgespritztes, gefrorenes Öl wurde die Windschutzscheibe des Führersitzes nach und nach vollständig undurchsichtig. Eielson mußte also sich damit begnügen, abwechselnd rechts und links durch die offenen Seitenfenster zu sehen. Wilkins bediente den Kompaß und gab ihm auf kleinen Zetteln laufend Kursanweisungen. Trotzdem arbeitete der Motor nach wie vor völlig gleichmäßig. Da ragten auf einmal zwei Bergspitzen auf. Spitzbergen — endlich — lag vor ihnen. Wie sollte man aber bei diesem Wetter die Königsbucht mit der Bergwerksiedlung Ny-Aalesund, dem eigentlichen Ziel, auffinden?

So stießen sie durch Wolken und Nebel hindurch, bis sie die Meeresoberfläche fanden. In geringer Höhe brausten sie hinweg über dem aufgerissenen Packeis mit dem dazwischen befindlichen Wasser. Das Ufer tauchte auf, somit konnte es sich nur um die Westküste Spitzbergens handeln, da der Küstenverlauf nordsüdlich war. Jetzt nahm starkes Schneetreiben jede Sicht, hinzu kam der heftige Sturm, der mit der Maschine spielte. Es war völlig unmöglich, sich irgendwie zu

orientieren. Also hieß es landen und auf besseres Wetter warten. Zum Glück entdeckte man bald eine kleine, glatte zur Landung geeignete Fläche, und in wahrhaft artistischer Weise setzte Ben das Flugzeug behutsam auf den Schnee.

Sofort sprang Wilkins aus der Maschine, um das Öl abzulassen, bevor es gefror. Dabei betrachtete er das gelandete Flugzeug und schrie Eielson durch den Sturm zu: „Gott sei Dank, die Maschine ist in Ordnung!"

Nun verging ein Tag nach dem anderen. Die Nächte verbrachten die beiden Flieger im Schlafsack im Innern des Flugzeugrumpfes. Eine Messung des noch vorhandenen Brennstoffs ergab noch 90 Liter, und das war mehr als genug, um jeden Punkt in Spitzbergen zu erreichen.

Nach fünf Tagen endlich legte sich das Unwetter. Nun konnten die beiden Männer darangehen, die eingeschneite Maschine freizuschaufeln, sie trampelten eine kurze Startbahn mit Schneereifen fest und machten erneut alles zum Start klar. Allerdings wußten sie immer noch nicht, wo sie sich eigentlich befanden. Da aber genug Brennstoff vorhanden war, wollten sie zunächst einmal aufsteigen, um von oben die Landschaft zu erkunden.

Der Start erforderte nun, daß der Flugzeugschwanz gehoben wurde. Wilkins verließ also die Maschine, um es zu versuchen. Langsam begann das Flugzeug zu gleiten. Wilkins klammerte sich an den Tritt und bemühte sich, in die Maschine hineinzuklettern, fiel jedoch hinunter. Eielson glaubte Wilkins im Flugzeug, gab Gas, kam gut ab, zog eine Runde und sah Wilkins noch unten stehen.

Wieder mußte er landen. Wieder ein neuer Startversuch. Wilkins zog nun eine Strickleiter aus der Kabine heraus und streifte die Handschuhe ab, um die Leiter, sobald das Flugzeug Fahrt aufgenommen hätte, sicherer fassen zu können. Aber bald wurden seine Hände steif. Auch versuchte er mit den Zähnen die Strickleiter zu ergreifen — vergebens. In dem Augenblick, als die Maschine sich vom Erdboden erhob, konnte Wilkins sich nicht mehr länger halten. Er ließ sich bei der rasenden Fahrt in den Schnee fallen und irgendetwas versetzte ihm einen heftigen Schlag, vielleicht der Flugzeugsporn. Als er die Besinnung wieder erlangt hatte, wischte er sich zunächst den Schnee aus Mund und Augen. Er war unverletzt geblieben, aber sämtliche Zähne wackelten ihm im Munde. Wiederum mußte Eielson feststellen, daß Wilkins verlassen auf dem Schneefeld stand. Noch einmal hinunter. Ein dritter Startversuch. Wilkins änderte nun die Taktik. Er setzte sich in die Einstiegöffnung der Kabine und versuchte mit einem Stück Treibholz die Maschine vorwärts zu schieben. Nun war auch der Sporn auf einen festen Schneeblock gehoben und dort gesichert worden. Eine volle Minute heulte der Motor auf. Wilkins nahm alle Kräfte zusammen und schob, schob, aber die Maschine rührte sich nicht vom Fleck. Plötzlich ein Ruck — sie war frei. Wilkins ließ das Holz fallen, kroch erschöpft in die Kabine zurück und lag völlig zerschunden im Flugzeug. Aber der Start war geglückt. Nachdem sich die Maschine etwa 1000 Meter hochgeschraubt hatte, gewahrte Eielson in ganz geringer Entfernung eine Bergwerksiedlung mit zwei hohen Sendemasten, zwar war es nicht Ny-Aalesund, sondern Green Harbour am Eisfjord. Sie landeten dort also und kamen unbeschädigt unmittelbar neben den Sendemasten zum Stehen.

Der Flug von Alaska nach Spitzbergen war zu Ende und Wilkins Traum war Wirklichkeit geworden.

Die geglückte Überquerung des Nordpolargebietes mit der Norge hatte gezeigt, daß das Luftschiff sich ausgezeichnet für die Polarforschung eignet. Andererseits war allerdings auch erkannt worden, daß eine sehr große und kostspielige Boden-Organisation notwendig war. Die seit Jahrzehnten geplante Idee der Verwendung des Luftschiffes im Polargebiet war jedoch Tatsache geworden.

Andererseits war — leider — ein Streit entstanden zwischen Amundsen, dem Expeditionsleiter und Nobile, dem Führer und Erbauer des Luftschiffes.

Es zeigten sich auch hier die gleichen Schwierigkeiten und Probleme wie bei früheren Schiffsexpeditionen zwischen dem Expeditionsleiter und dem Kapitän des Schiffes. Der Kapitän ist verantwortlich für die Führung des Schiffes und für die Sicherheit von Schiff und Besatzung, der Expeditionsleiter für die Expedition als solche. So hatten wir es auf mancher Forschungsreise erlebt, daß der Expeditionsleiter der Ansicht war, daß man dem Ziele der Expedition näher gekommen wäre, wenn mehr gewagt worden wäre. Der Kapitän ist aber der Fachmann, der die Leistungsfähigkeit des Schiffes zu beurteilen hat, und der auch dafür verantwortlich ist.

Hier bestand nun die Zwistigkeit zwischen Amundsen und Nobile, und zwar ein Streit darüber, wer das Verdienst an der geglückten Expedition hatte. Die Gegensätze nahmen immer schärfere Formen an, ja sie drangen in die Öffentlichkeit, und es entwickelte sich daraus ein Pressefeldzug, schließlich wurde aus dem Streit der beiden Männer sogar ein Gegensatz Norwegen—Italien.

Zum Teil aus diesen Gründen entstand der Gedanke, eine neue, rein italienische Expedition zu unternehmen, die unter der italienischen Flagge stattfinden sollte — die Norge hatte ja die norwegische Flagge geführt —, um so zu zeigen, daß auch Italien allein eine solche Polarfahrt unternehmen könne. Die Luftschiffhalle auf Spitzbergen konnte benutzt werden, Ankermasten in Oslo und Vadsö waren vorhanden.

Da die Fahrt der Norge den Nachweis erbracht hatte, daß das Luftschiff den Aufgaben im Polargebiet gewachsen ist, sollten jetzt in

stärkerem Maße wissenschaftliche Fragen mit der Fahrt verbunden werden. Die unbekannte Westküste von Severnaja Semlja sollte kartenmäßig festgelegt, Grönland und Kanada aufgesucht werden. Außerdem wurde vorgesehen, den Nordpol nocheinmal zu überfliegen und nach Möglichkeit einen Mann für kurze Zeit am Pol auszusetzen. Außerdem sollten magnetische, meteorologische, luftelektrische und biologische Aufgaben erledigt werden.

Geplant war, die Expedition mit einem dreimal so großen Schiff wie die Norge zu unternehmen. Da sich das jedoch nicht verwirklichen ließ, wurde das Schwesterschiff der Norge, die „Italia", mit ihren 18 500 cbm Rauminhalt genommen. Man hatte einen internationalen wissenschaftlichen Mitarbeiterstab vorgesehen, nämlich den Italiener Professor Prontremoli, den Schweden Dr. Fin Malmgren und den Tschechen Behounek. Die übrige Besatzung bestand aus Italienern; der Kommandant war wieder Nobile, der erste Offizier war Mariano, der zweite Zappi. Die Besatzung wurde vor ihrer Abfahrt durch den Papst empfangen, der ihnen ein Eichenkreuz übergab, das sie am Pol abwerfen sollten.

In der Nacht vom 14. auf den 15. April 1928 startete die Italia von Mailand aus und fuhr über Schlesien, Stolp, Vadsö nach Spitzbergen. In Spitzbergen wurde die alte Luftschiffhalle der Norge Ny Aalesund in der Königsbucht benutzt, ein zusätzlicher Ankermast war errichtet worden, das Hilfsschiff „Cita di Milano" lag in der Königsbucht vor Anker.

Nobile entschloß sich zunächst, lauter einzelne Forschungsfahrten zu unternehmen mit jeweiliger Rückkehr nach seiner Basis Ny Aalesund.

Eine erste Fahrt entlang der Nordküste von Spitzbergen fand statt, die jedoch wegen schlechten Wetters nur sehr kurz wurde. Eine zweite größere Fahrt führte dann zur Nordküste Spitzbergens, über Franz-Josefs-Land und weiter in Richtung auf Severnaja Semlja. Wegen Nebels und starken Benzinverbrauchs infolge Gegenwind wurde jedoch die noch unbekannte Westküste nicht gesichtet. Der Rückweg führte über den nördlichen Teil von Novaja Semlja, quer durch Nordostland und Westspitzbergen, direkt zur Königsbucht zurück.

Die dritte und letzte Fahrt sollte dem Vorstoß zum Pol gelten.

Am 23. Mai 4.28 Uhr startete die Italia und nach guter Fahrt über Grönland ging es in Richtung Pol.

Am 24. Mai 0.20 Uhr war der Pol erreicht, wo das Kreuz und eine italienische Flagge abgeworfen wurden.

Dann ging es zurück mit Kurs auf Spitzbergen. Auf der Rückfahrt hatte man mit schwerem Gegenwind zu kämpfen. Spitzbergen war bereits in Sicht, als das Luftschiff mit einem Male rasch zu sinken anfing. Nobile versuchte den Fall durch Legen des Höhenruders aufzuhalten, jedoch vergeblich. Auch weiterer Abwurf von Ballast gegnügte nicht, um das sehr rasche Sinken abzufangen. Das Luftschiff fiel durch und schlug schließlich mit der hinteren Gondel zuerst auf das Packeis, die Gondel brach ab. Dann schlug es mit der vorderen Führergondel auf, und auch diese brach ab. Infolge der Erleichterung durch das Gewicht der beiden Gondeln trieb der Luftschiffrest steuer- und führerlos nach Osten davon. Es war 10.30 Uhr am 25. Mai.

Alles dieses war unendlich rasch gegangen, so daß keinem so recht klar geworden war, wie aus dem bisherigen so glückhaften Luftschiff ein Luftschiffwrack geworden war, das sechs Menschen davonführte. Die Besatzung der hinteren Motorengondel war tot, die Besatzung

der vorderen Gondel lag mit gebrochenen oder verstauchten Gliedern auf dem Eis.

Nachdem sich die Männer von dem ersten Schreck erholt hatten, versuchten sie in aller Ruhe die Lage zu überschauen. Alle, die mit der vorderen Gondel heruntergekommen waren, lebten, wenn sie sich zum Teil auch schwere Verletzungen zugezogen hatten. Nobile hatte sich ein Bein gebrochen, ebenfalls Cecioni. Mehrere hatten schwere oder leichte Quetschungen davongetragen. Weit auf dem Eis verstreut lagen die Reste der vorderen Gondel. Zum Glück konnten auch einige Lebensmittel zusammengesucht werden. Eine freudige Überraschung war es, als man plötzlich die gesamte Notausrüstung entdeckte.

Da es ursprünglich geplant gewesen war, ein Schwimmfloß an einer Winde herunterzulassen, um auf dem Eis, möglichst am Pol, Untersuchungen vorzunehmen, hatte man für den Fall, daß es nicht glücken würde, den betreffenden Mann nach kurzer Zeit wieder an Bord zu nehmen, ein Zelt, eine kleine Radiostation, Notproviant und eine Pistole mit hundert Schuß bereit gehalten. Diese Notausrüstung hatte, da sie nicht benützt worden war, noch am Ende der vorderen Gondel gelegen und war bei dem Unglück mit aufs Eis gestürzt. Wie man das alles jetzt gebrauchen konnte! Das Zelt wurde aufgestellt und die Radiostation aufgebaut, die zur großen Freude und Überraschung völlig unbeschädigt war.

Sofort versuchte nun der Funker Biagi mit dem Hilfsschiff Citta di Milano in der Königsbucht Verbindung aufzunehmen. Jedoch vergebens! Alle Stunden wurden die Versuche wiederholt, jedoch immer vergebens. Sextant, Chronometer, künstlicher Horizont und astronomische Tabellen wurden ebenfalls gefunden, so daß es also möglich war, Ortsbestimmungen vorzunehmen. Beim gründlichen Absuchen der Eisfläche fand man weitere Lebensmittel, so war im Augenblick für die allergrößte Not gesorgt. Aber trotz aller laufenden Versuche gelang es nicht, eine Verbindung mit der Außenwelt zu bekommen. Es war wirklich wie verhext: der Empfang war gut, es war deutlich zu hören, wie man sich in der übrigen Welt Sorge um die Luftschiffbesatzung machte. Aber die Italia-Mannschaft selbst wurde nicht gehört! Da die zusammengesuchten Lebensmittel für fünfundvierzig

Tage reichten, war die Gefahr des Hungertodes also vorerst nicht vorhanden. Die astronomischen Ortsbestimmungen waren einwandfrei, sie ergaben, daß die Scholle, auf der sich die Schiffbrüchigen befanden, südwärts trieb. Die Voraussetzungen für eine Hilfsexpedition waren also durchaus günstig, wenn es nur gelänge, mit der Außenwelt in Verbindung zu treten!

Eine Woche war nun schon vergangen, seit Nobile und seine Männer von der Welt abgeschnitten waren. So tauchte jetzt der Gedanke an einen Abmarsch auf; aber man hatte ja zwei Verletzte, Nobile und Cecioni, die beide mit ihren gebrochenen Beinen nicht marschieren konnten. Aus den Gondeltrümmern wurden deshalb Schlitten gebaut, um für diesen Notfall gewappnet zu sein.

Durch den intakten Sender war man auf dem Laufenden über alle Unternehmungen zur Rettung Nobiles und seiner Begleiter. Die übrige Welt dagegen war seit dem letzten Funkspruch vom Luftschiff aus völlig ohne Kenntnis, was geschehen sein konnte, ob noch Teilnehmer lebten und wo sie sich befanden. Da nun doch mit Sicherheit auf ein Unglück geschlossen werden mußte, so wurden Hilfsmaßnahmen vorbereitet. Daher entstand bei den Schiffbrüchigen der Plan, daß eine kleine marschfähige Gruppe abmarschieren solle, um die Verbindung mit dem Suchtrupp aufzunehmen. —

Als einmal ein Bär neugierig auf das Zelt zutrottete, gelang es, ihn mit der Pistole zu erlegen, zur großen Freude aller; denn das bedeutete nicht nur eine Proviantverlängerung, sondern vor allem frisches Fleisch.

Am 30. Mai marschierte dann eine Gruppe von drei Mann ab, um zu versuchen, den Hilfsexpeditionen entgegenzugehen. Diese Gruppe bestand aus den Italienern Zappi und Mariano und dem Schweden Malmgren. Malmgren war übrigens der einzige der gesamten Italia-Expedition, der Polarerfahrungen hatte.

Unterdessen wurden weiterhin in regelmäßigen Zeitabständen SOS-Meldungen in den Äther hinausgesendet.

Da, plötzlich, eine ganze Woche nach dem Abmarsch der Malmgren-Gruppe, ertönte aus dem Empfänger die Nachricht, daß die Nobile-Expeditionsgruppe gehört worden war. Es war der Abend des 6. Juni. Der russische Funkamateur Schmidt in Archangelsk hatte am

3. Juni Bruchstücke der SOS-Meldung gehört. Am 8. Juni gelang es endlich, die funktelegraphische Verbindung aufzunehmen.

Die Lage war nun folgende: Sechs Mann waren mit der Ballonhülle abgetrieben, beim Aufschlag der hinteren Gondel waren zwei Mann getötet worden, sechs Mann drifteten auf der Eisscholle und drei Mann waren auf dem Wege zur Nordküste Spitzbergens.

Durch Funk wurden die ersten Flugzeuge angekündigt. Obgleich der Ort nun bekannt war, wo sich das Zelt befand, würde es noch sehr schwer sein, es in den ungeheuren Packeismassen vom schnellfliegenden Flugzeug aus zu erkennen. Es wurden daher Rauchzeichen, die dem Flieger den Ort des Zeltes anzeigen sollten, vorbereitet. Das Zelt erhielt breite rote Streifen, damit es sich möglichst von der weißen Umgebung abhob. Von nun an sprach man vom „Roten Zelt".

Endlich am 17. Juni sahen die Verunglückten zwei Flugzeuge; aber die Flieger — es waren Riiser Larsen und Lützow Holm — erkannten das Rote Zelt nicht, trotz des Rauchsignales. Die Folge war, daß sich eine tiefe Erschütterung aller nach der ersten so großen Freude bemächtigte.

Am 19. Juni waren der Italiener Maddalena und Riiser Larsen wieder auf der Suche nach den Verunglückten. Wieder sahen die Schiffbrüchigen die beiden Flugzeuge, aber nicht umgekehrt.

Für den nächsten Flug vereinbarte man nun, daß die Maschine direkt vom Eis aus durch Funk geleitet werden solle, um die genaue Richtung auf das Rote Zelt anzuweisen. Also startete am nächsten Morgen das Flugboot des Italieners Maddalena von neuem. Da, schon nach kurzer Zeit tauchte es am Horizont auf; Kurssignale wurden gegeben. Und dieses Mal sah die Flugzeugbesatzung wirklich die Männer auf dem Eis. Bald fielen Gaben vom Himmel: Lebensmittel, Kleidung, vor allem Schuhe, Schlafsäcke, Tabak sowie Gewehre und Akkumulatoren für das Funkgerät. Leider wurden die Gewehre und Akkumulatoren alle beim Abwurf zertrümmert. Die Verbindung war zwar nun da, aber leider wurde auch der Sender auf der Eisscholle schwach und schwächer.

Zwei Tage später erreichten zwei schwedische Flugzeuge das Zelt und warfen Proviant und ein Schlauchboot, Gewehre mit Munition,

Medikamente usw. ab. Alles war gut verpackt und kam mit Fallschirmen gut zur Erde. Eigenartigerweise waren die Fallschirme rot; aber die rote Farbe erwies sich als ausgezeichnet, um die Lasten in der Eiswüste zu finden. Wie erstaunt war man aber, als man die mitabgeworfene Nachricht las: „Wenn Sie einen Landungsplatz, mindestens 250 Meter lang, finden, auf dem ein mit Skikufen ausgerüstetes Flugzeug landen kann, so legen Sie die roten Fallschirme an der Leeseite in Form eines T aus." Welch neue Freude brachte diese Botschaft! Da man schon vorher einen geeigneten Platz in nur 150 Meter Entfernung vom Roten Zelt erkundet hatte, so konnte man diese Nachricht sofort funken.

Aber, oh Schreck! Es war bei der Schwäche der Akkumulatoren wieder fast unmöglich, diesen Funkspruch abzusetzen. Große Enttäuschung bemächtigte sich aufs neue der Schollenbewohner.

Da tauchten unangemeldet plötzlich zwei Flugzeuge auf; alles stürzte heraus, auch die Kranken krochen aus dem Zelt. Sofort wurde ein Rauchsignal gegeben und die Maschinen mittels der neu erprobten Funkmethode glücklich zum Roten Zelt geleitet. Zwei Mann eilten zu dem provisorischen Flugplatz, um die roten Fallschirme als Landezeichen auszulegen.

Vorsichtig ging der Flieger — es war der Schwede Lundborg — herunter, drückte, ohne das Gas wegzunehmen, die Kufen fest gegen die Schneeoberfläche, um die Tragfähigkeit zu erproben und startete wieder durch. Dieser Versuch hatte gezeigt, daß eine Landung möglich war. Die Maschine setzte zum zweiten Mal zur Landung an und kam glücklich auf das Feld herunter.

Welch große Freude! Zum ersten Male war ein Mensch aus der übrigen Welt zu den Verlassenen auf dem Eis gelangt. Vor Freude umarmte man sich und führte Lundborg zu dem im Zelt liegenden kranken Nobile.

Lundborg: „Herr General, ich bin gekommen, um sie alle zu holen. Der Landeplatz ist ausgezeichnet. Ich werde sie alle in dieser Nacht transportieren. Sie selbst müssen als erster mitkommen."

„Unmöglich", antwortete Nobile und auf Cecioni weisend: „Transportieren Sie ihn zuerst, so habe ich es angeordnet!"

Nobile als Leiter der Gruppe Rotes Zelt hatte sich schon seit längerem Gedanken gemacht für den Fall der Abholung einzelner Männer durch das Flugzeug. Als erster war Cecioni mit seinem komplizierten Beinbruch vorgesehen, dann sollten die übrigen Schiffbrüchigen folgen, als zweitletzter Nobile und als letzter der Funker Biagi, der ja bis zuletzt die Flugzeuge zum Roten Zelt durch Funk geleiten mußte.

Lundborg jedoch erklärte: „Nein, ich habe den Befehl, Sie zuerst mitzunehmen, weil Sie in der Lage sind, am besten Instruktionen zu geben für die Nachforschung nach den anderen Kameraden." Nobile weigerte sich und bat auf alle Fälle Cecioni zuerst abzutransportieren.

Lundborg: „Ich kann ihn jetzt nicht mitnehmen, er ist zu schwer. Es ist unmöglich, ihn mitzunehmen, sonst müßte ich meinen Bordwart hier lassen. Das kann ich jetzt nicht tun. Später werde ich allein zurückkommen und ihn dann mitnehmen. Außerdem würde es zu lange dauern, ihn zur Maschine zu tragen, wir dürfen keine Zeit verlieren. Bitte, kommen Sie. In wenigen Stunden werde ich Sie alle zurückgeflogen haben. Bitte, beeilen Sie sich!"

Nobile ließ sich überzeugen, fragte sämtliche Kameraden nach ihrer Ansicht. Alle stimmten mit Lundborgs Ansicht überein. Daraufhin entschied sich Nobile abzufliegen. Nach kurzem geglückten Start schwebte die Maschine in der Luft. Nobile sah noch einmal das Zelt, das kleine Stückchen Stoff; rundherum war der Schnee abgetreten und schwarz geworden. Einundreißig Tage hatte er dort unten gelebt; nun war er im Begriff, in die zivilisierte Welt zurückzukehren. Mit Schmerz dachte er an seine Kameraden, die dort unten winkten. Aber in wenigen Stunden würden auch sie alle geholt worden sein. Nach knapp einer Stunde senkte sich die Maschine, der Motor wurde gedrosselt, die Kufen knirschten im Schnee. Das Flugzeug war gelandet. Nobile befand sich auf der Insel Ryß, der Basis der schwedischen Hilfsexpedition.

Lundborg startete nun ohne Bordwart, um von den fünf zurückgebliebenen den nächsten, jetzt Cecioni, zu holen. In einer Stunde war das Rote Zelt erreicht, Lundborg setzte zur Landung an, die Kufen berührten das Schneefeld. Die Maschine glitt noch vorwärts, da, mit einmal neigte sie sich zur Seite und stellte sich gleichzeitig

langsam auf den Kopf. Was war geschehen? War die Skikufe im Schnee eingesunken? War sie in einer Schneewehe untergeschnitten? War das Fahrgestell gebrochen? Einerlei! Jedenfalls hatte Lundborg eine Bruchlandung gemacht. Unverletzt kroch er aus dem Flugzeug heraus und besah sich den Schaden. Die Streben des Fahrgestells und eine Tragfläche waren gebrochen, der Propeller zersplittert. Nun war auch Lundborg selbst Gefangener des Eises. Statt fünf Menschen saßen nun wieder sechs hilfslos auf dem Eis, genau die gleiche Zahl wie vorher!

Wieder vergingen zwei Wochen. Das Wetter war schlecht geworden. Die Landeverhältnisse auf dem Eise wurden immer ungünstiger, da man dem Sommer entgegenging. Da, am 6. Juli, besserte sich das Wetter wieder. Der Schwede Skyberg wagte es, mit einer „Motte", ungefähr dem kleinsten Sportflugzeug, das man zur Verfügung hatte, wieder auf der Scholle zu landen und Lundborg aus seiner Gefangenschaft abzuholen. Nur unter großer Mühe und mit ungeheurem Glück gelang Skybergs Landung und der neue Start mit Lundborg an Bord.

Inzwischen hatte sich die Sowjetunion ebenfalls an dem Rettungswerk beteiligt und ihren größten Eisbrecher, ja, den größten Eisbrecher der Welt, die „Krassin" hinaufgeschickt. Das Schiff hatte sich in langsamer Fahrt bis zu der Nordküste Spitzbergens vorgearbeitet und steuerte nun den Verunglückten zu. Da, am 11. Juli, entdeckte das Bordflugzeug der Krassin die Malmgren-Gruppe; aber sie bestand nicht mehr aus drei, sondern nur noch aus zwei Menschen. Noch am selben Tage wurden diese beiden gerettet. Es waren Zappi und Mariano. Malmgren war schon vor vielen Tagen unterwegs an Erschöpfung gestorben. Auch Mariano lag mit erfrorenen Beinen bereits im Sterben. Viel später hätte die Krassin nicht kommen dürfen, sonst wäre ihre Hilfe zu spät gekommen!

Gleich ging es weiter in Richtung Rotes Zelt, und auch die dort noch lebenden fünf Menschen konnten am selben Tage an Bord genommen werden. Damit waren Nobile, die fünf Männer des Roten Zeltes und die beiden Überlebenden der Malmgren-Gruppe gerettet.

Unaufhörlich wurde jedoch weiterhin nach dem abgetriebenen Luftschiff, in dem sich noch sechs Mann befunden hatten, gesucht. Sie wur-

den jedoch nie gefunden, und man hat auch nie wieder etwas von ihnen gehört.

Nach anfänglich großen Erfolgen hatte — nur wenige Stunden vor dem Ziel, der Königsbucht — eine Polarexpedition mit einer Katastrophe geendet, die die gesamte Menschheit monatelang in Atem gehalten hatte. Hätte Nobile nur noch die letzten wenigen Stunden Glück gehabt, wäre er der größte Mann der damaligen Zeit gewesen, wäre er als neuer Polarheld gefeiert worden. Nun stürzte sich fast die ganze Welt auf diesen Unglücklichen, der nicht nur für den Tod so vieler Kameraden verantwortlich war, sondern dem Ansehen seines Landes, Italien, schwer geschadet hatte. Außerdem hatte Amundsen, der bedeutendste Polarforscher der damaligen Zeit, Nobiles Kamerad während der geglückten Norge-Fahrt, sein Leben beim Rettungsversuch für Nobile gelassen. Sein Flugzeug war auf dem Wege von Norwegen nach Spitzbergen abgestürzt und hatte ihm den Tod gebracht.

Erst, nachdem sich die Gemüter wieder beruhigt hatten, und eine sachliche Beurteilung Platz gegriffen hatte, konnte Nobiles Verhalten richtig beurteilt werden. Zweifellos ist der Absturz des Luftschiffes in Vereisung und in einem Fehler der Luftschifführung zu suchen. Der Vorwurf, den man machen könnte, ist, daß Nobile zweiundsiebzig Stunden fast nicht geschlafen hatte, als das Unglück passierte. Das war keine Leistung, sondern ein Fehler. An Bord eines Luftschiffs muß ebenso wie an Bord eines Schiffes die Führung durch die sich ablösenden Wachoffiziere erfolgen, so daß der Kommandant selbst jederzeit völlig frisch ist, um bei entscheidenden Ereignissen schnell und richtig handeln zu können.

Ein weiterer Fehler war es, daß außer Malmgren kein Teilnehmer Polarerfahrung, ja, größtenteils noch nicht einmal alpine Erfahrung hatte. Wenn man auch sagen mag, daß es bei einer Luftschiffahrt einerlei ist, ob man über dem Lande, der See oder dem Eise fahre, so hatte doch dieses Unglück gezeigt, daß auch der Luftschiffer, wenn er sich ins Polargebiet begibt, mit den dortigen Verhältnissen vertraut sein muß.

Für den Tod Amundsens dagegen konnte man Nobile keineswegs verantwortlich machen.

Der größte Vorwurf, der gegen Nobile erhoben wurde, war der, daß er sich als erster habe retten lassen. Als Beispiel wurde immer der Kapitän eines sinkenden Schiffes angeführt, der erst als letzter das Schiff verläßt oder sonst mit dem Schiff untergeht. Ebenso hätte sich, sagte man, Nobile auf der Eisscholle verhalten müssen. Das ist aber nicht richtig. Wäre die zweite Landung Lundborgs nicht unglücklich verlaufen, so wären tatsächlich alle sechs Mann in einer einzigen Nacht gerettet worden. Es war schon richtig, Nobile als ersten und so schnell wie möglich zur Basis der Rettungsexpedition zu bringen, da er wie kein anderer die genauesten Angaben machen konnte, wo wohl das Luftschiffwrack und die Malmgren-Gruppe zu suchen wäre, so daß schnellstens auch die Hilfsmaßnahmen für diese unglücklichen Menschen hätten ergriffen werden können. Weder hätten die anderen Teilnehmer so genaue und fachkundige Auskunft geben können, noch hätte Nobile bei der ständig schlechter werdenden Funkverbindung vom Roten Zelt aus über diese Dinge derart eingehend berichten können.

Wieder hatte die Arktis Menschenleben gefordert, und das auch im Zeitalter der Technik und trotz Einsatz aller technischen Mittel!

Im Luftschiff „Graf Zeppelin"

Der Gedanke des Grafen Zeppelin, das Luftschiff im Polargebiet zu verwenden, war nicht vergessen worden. Nach der ersten Zeppelin-Studienfahrt nach Spitzbergen vom Jahre 1910 hatten die Versuche von Amundsen und Nobile immerhin deutlich gezeigt, daß hier große Möglichkeiten lagen. Inzwischen waren weitere Erfahrungen aus den Polargebieten hinzugekommen. Vor allem war das Zeppelin-Luftschiff selbst im Laufe der Jahre immer weiter verbessert worden, war sicherer, schneller geworden, konnte mehr Nutzlast tragen und hatte eine größere Reichweite erhalten.

Hauptmann Bruns, der im ersten Weltkrieg selbst Kommandant eines Luftschiffes gewesen war, dachte zunächst daran, das Luftschiff

für den Weltverkehr einzusetzen und damit auch die kürzeste Verbindung über das Polargebiet zu befahren. Der Gedanke fiel auf fruchtbaren Boden; jedoch war noch nicht allgemein die feste Zuversicht vorhanden, daß das Luftschiff die für den Verkehr unbedingt zu fordernde Sicherheit im Polargebiet hätte. So entschloß sich Bruns dazu, eine Denkschrift auszuarbeiten, die er an alle entscheidenden Wissenschaftler sandte. Die Folge war die Gründung der Internationalen Studien-Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen, kurz AERO-ARCTIC genannt.

Präsident der Gesellschaft wurde Fridtjof Nansen, Bruns selbst Generalsekretär. Alle Kulturvölker waren in dieser Gesellschaft der Länder vertreten. Mit einem besonders zu bauenden großen Luftschiff sollten die ganzen wissenschaftlichen Untersuchungen durchgeführt werden, alle praktischen Vorbedingungen für den Einsatz des Luftschiffes im Polargebiet erprobt werden. Der Plan war, zunächst von Europa über den Pol nach Alaska und wieder zurück zu fahren. Am Pol selbst sollten Dr. Villinger und Dr. Grotewahl ausgesetzt werden und nach einem halben Jahr Drift mit dem Packeis entweder wieder abgeholt werden oder über Grönland zurückmarschieren. Ein von Professor Krell entwickelter Eisanker und ein schwimmender Ankermast sollten erprobt werden.

Ehe der Plan verwirklicht werden konnte, starb Nansen, und Dr. Hugo Eckener wurde sein Nachfolger. Statt ein neues Luftschiff zu bauen, sollte das vorhandene Luftschiff „Graf Zeppelin", das sich in vielen Fahrten bewährt hatte, genommen werden. Auch die Route fand eine Abänderung. Danach würde die Fahrt nicht über den Pol nach Alaska gehen, sondern in den noch unbekannten Teil des nördlichen Eismeers zwischen dem Franz-Josefs-Land und Sewernja-Semlja. Nach Möglichkeit sollte die noch unbekannte Westküste von Sewernja-Semlja aus der Luft vermessen werden.

Im Jahre 1931 kam dann diese Fahrt tatsächlich zustande. Inzwischen waren mehrere Erfahrungen mit dem Einsatz von Luftfahrzeugen im Polargebiet gesammelt worden: Amundsens Flug mit den Dornier-Walen nach Norden, Byrds Flug zum Nordpol, die Überfliegung der Arktis von Wilkins mit einem Flugzeug und die Überquerung mit

dem Luftschiff Norge durch Amundsen und Nobile hatten die Forschung weit vorangetrieben.

So hatte die Zeppelin-Polarfahrt fast ausschließlich wissenschaftliche Aufgaben zu erledigen, da die technischen Möglichkeiten und Notwendigkeiten weitaus geklärt waren.

Am frühen Morgen des 24. Juli 1931 war der Start in Friedrichshafen am Bodensee, der Heimat des Luftschiffes Graf Zeppelin. Dreißig Mann Besatzung und sechzehn Expeditionsteilnehmer waren an Bord. Herrlicher Sonnenschein lag über dem Bodensee, kein Wölkchen war am Himmel, majestätisch hob sich das Luftschiff in die Luft und glitt dann nach einem weiten Bogen über dem See in ruhiger Fahrt über die deutschen Lande dahin. Das erste Ziel war Berlin, wo am selben Tage um 18.05 Uhr auf dem Flugplatz Staaken gelandet wurde. Um 20.00 Uhr war das Luftschiff am Ankermast vertäut. Gas wurde nachgefüllt und die letzten Vorbereitungen für die Arktisfahrt getroffen.

Am 25. Juli ging die Fahrt weiter. Abends um 19.00 Uhr des gleichen Tages traf das Luftschiff in Leningrad ein und wurde auch dort am Ankermast, der eigens für diese Fahrt errichtet worden war, festgemacht.

Weiterfahrt am 26. Juli um 8.05 Uhr. Die Wetterlage war sehr günstig. Professor Weickmann, der leitende Meteorologe, war fast ständig über die Wetterkarte gebeugt. Nordwärts ging es über das Weiße Meer und die Barents-See mit Kurs auf Franz-Josefs-Land.

Ständig waren die Wissenschaftler an der Arbeit. Außer den Wetterbeobachtungen wurden von dem Schweden Dr. Ljungdahl magnetische Messungen vorgenommen. Aschenbrenner und Basse stellten Luftaufnahmen von dem überflogenem Gebiet her. Radiosonden wurden abgesandt, um die Wetterverhältnisse in den verschiedensten Höhen festzustellen.

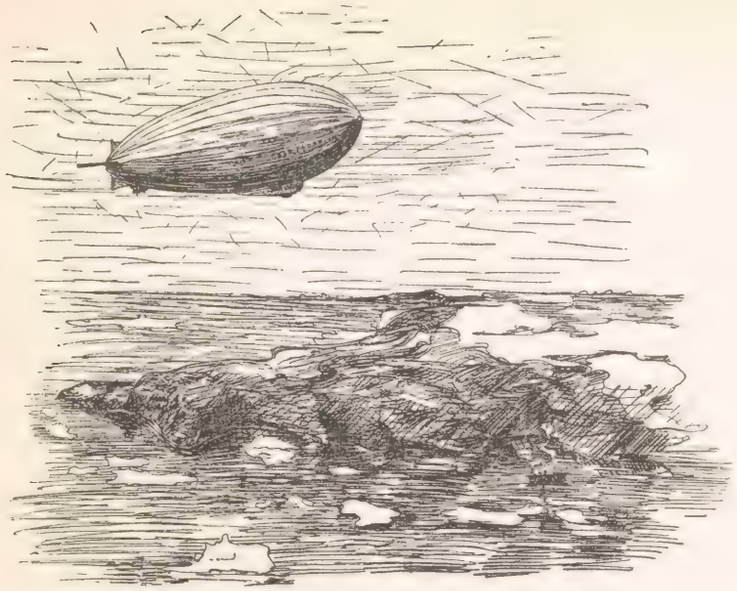
Am 27. Juli gegen 17.00 Uhr tauchte Franz-Josefs-Land auf. Langsam wuchs ein dunkler Schatten am Horizont zum richtigen Festland an. Die Fahrt über die Barents-See war größtenteils im Nebel oder über dem Nebel durchgeführt worden. Ab und zu hatte man jedoch Fangschiffe, ja auch Eisbären und Seehunde aus der Luft sehen können.

Nun lag wieder Land unter dem Luftschiff. Franz-Josefs-Land! Eine Polar-Insel-Gruppe, auf der mancher Forscher, Nansen, Payer, Weyprecht und andere mühsam mit der Arktis gekämpft hatten, mancher auch Gesundheit und Leben verloren hatte. Man dachte an Sedow und die Brussilow-Expedition vom Jahre 1912, die mit dem im Eis festsitzenden Schiff „St. Anna" an Franz-Josefs-Land vorbeigetrieben war und von der nur zwei Menschen zurückgekehrt waren. Die weiten Gebiete, früher frierend und hungernd und unter unsäglichen Opfern Schritt um Schritt erobert, wurden nun in wenigen Minuten überquert. Vorbei — vorbei!

Graf Zeppelin nahm jetzt Kurs auf die Hooker-Insel. In der Stillen Bucht lag der sowjetische Hilfseisbrecher „Malygin". Die Stille Bucht führte ihren Namen zu recht, wenigstens im jetzigen Augenblick; spiegelglatt lag das Wasser unter dem Luftschiff. Die Malygin selbst spiegelte sich so, daß man das Schiff fast mit seinem Spiegelbild verwechseln konnte.

Nur wenig Eis trieb auf der Bucht herum. Das Luftschiff kurvte noch einmal um die Bucht und ging dann langsam auf das Wasser nieder. Durch einen Schlauch wurde Wasser ins Schiff hineingepumpt, damit es schwer wurde und fest auf der Meeresoberfläche liegen blieb. Eine Wasserung im Polargebiet ohne jede Haltemannschaft war durchgeführt worden.

Ehe das Schlauchboot aufgeblasen war, mit dem die Verbindung zur nur 200 Meter entfernt liegenden „Malygin" aufgenommen werden sollte, löste sich ein Boot vom Schiff und kam direkt auf das Luftschiff zu. Professor Wiese, einer der bedeutendsten russischen Polarforscher, winkte aus dem Boot herauf, und — man traute seinen Augen kaum — im gleichen Boot befand sich auch der italienische General Nobile. Ernst und abgehärmt stand er da und blickte zum Luftschiff hinauf. Er befand sich gerade auch auf der Malygin, um die Suche nach seinen verschollenen Kameraden weiter durchzuführen, die seinerzeit mit dem Luftschiffrest der einst so stolzen Italia nach Osten abgetrieben waren. Traurig ruhten seine Blicke auf dem Luftschiff und den glücklicheren Forschern. Auch seine Fahrt war zuerst vom Glück begünstigt gewesen, bis kurz vor Abschluß die furchtbare



Katastrophe eintrat. Würde das Luftschiff Graf Zeppelin glücklich wieder in die Heimat zurückkehren?

Nun wurden Postsäcke in großen Mengen ausgetauscht, sowohl vom Graf Zeppelin für die Malygin und umgekehrt. Für die Arktisfahrt des Luftschiffes waren Sondermarken der Deutschen Reichspost herausgegeben worden, um durch das Interesse der Briefmarkensammler einen Beitrag für die Kosten der Expedition aufzubringen.

Plötzlich, der Austausch war noch nicht zu Ende, trieb mit großer Geschwindigkeit Eis auf das Luftschiff zu. In aller Hast wurden die letzten Säcke ins Boot geworfen. Dann hob sich das Luftschiff wieder vom Wasser ab. Nur fünfzehn Minuten, von 18.30 Uhr bis 18.45 Uhr, hatte der Aufenthalt gedauert.

Ruhig und sicher kreuzte das Luftschiff nun über Franz-Josefs-Land. Durch photographische Aufnahmen wurde das Bild dieser Inselgruppe vervollständigt. Neue Inseln wurden entdeckt, vermutete als nicht vorhanden festgestellt.

Kurz nach Mitternacht war die Nordspitze von Franz-Josefs-Land, Kap Fligely, erreicht.

Fast genau im Norden stand über dem Horizont die Mitternachtsonne. Welch wunderbare Stimmung! Unter dem Luftschiff eisbedecktes Land und Meereis. Rund herum der Polarhimmel in zartesten Pastellfarben. Die ganze Landschaft war in ein unwirkliches Licht getaucht. Kein Laut störte diese unberührte Einsamkeit der Natur. Die Motoren des Luftschiffes waren im Innern kaum zu hören, nur der Fahrtwind strich mit gleichbleibendem Rauschen am Luftschiff entlang.

Der 28. Juli 1931 war angebrochen. Der Kurs wurde auf Sewernja-Semlja (Nordland) abgesetzt. Über Packeis ging es hinweg, fast genau östlich.

Um 5.00 Uhr früh wurde in dichtem Nebel die Nordspitze überfahren. Erst als das Luftschiff über die Inselgruppe hinweggelangt war, lichtete sich der Nebel, die Ostküste lag im blendenden Sonnenschein da. Quer ging es wieder mit Kurs Südwest über diese unbekannte Inselgruppe hinweg, fast völlig vergletschertes Land mit Bergeshöhen bis zu 1000 Meter. Das also war das bis 1913 noch nicht entdeckte Nordland! Leider lag ein Teil der unbekannten Westküste immer wieder im Nebel. Aber eine bedeutende geographische Entdeckung wurde gemacht; denn die bereits bekannte Schokalski-Bucht erwies sich als Sund. Sewernja-Semlja bestand nicht aus einer, sondern aus zwei großen Inseln. Auf späteren Forschungsreisen der Russen wurde dann noch weiter festgestellt, daß auch nördlich noch ein weiterer Sund von der Ost- zur West-Küste vorhanden war, so daß in Wirklichkeit diese Inselgruppe aus drei großen Inseln besteht. Der Expedition war diese Entdeckung entgangen, weil dieser Teil im Nebel verborgen gelegen hatte. So sehen wir, wie eine Forschungsexpedition immer auf den Erfahrungen früherer aufbaut und wie die Kenntnis unserer Erde durch solche Gemeinschaftsleistungen immer weiter vervollkommnet wird.

Über die Wilkitzki-Straße, die Sewernja-Semlja vom asiatischen Festland trennt, ging es nun nach Kap Tscheljuskin, dem nördlichsten Punkt Asiens zu. Der Kurs führte südwärts über die Taimyr-Halbinsel. Der Taimyr-See, von dessen Bestehen man erst vor kurzem

Kenntnis erlangt hatte, wurde jetzt mit den neuesten Luftphotographiemethoden seiner Form und Lage nach vermessen. Wieder führte der Flug über das Eismeer zur Nordspitze nach Nowaja-Semlja.

Der neue Tag brach an, während das Luftschiff sich über dem Packeis des nördlichen Eismeeres befand. Eis — soweit das Auge reichte — Eis! Unwirkliche Empfindungen erfüllten die Beobachter, die Stunde um Stunde wie gebannt an den Fenstern der Luftschiffgondeln standen, in ihre Arbeiten vertieft das Bild betrachtend, das sich in rascher, allzu rascher Folge unter ihnen abwickelte. Sie fühlten sich „mit der Ewigkeit verknüpft, ein schwebender Punkt, der über den Himmel gleitet". Die Fahrteilnehmer waren fast übermüdet, doch konnten sie sich jeweils nur schwer dazu entschließen, sich für kurze Zeit, für Minuten oder für einige Stunden zum Schlaf hinzulegen, aus Furcht, sie möchten vielleicht Wichtiges versäumen. Anders als bei der Italia-Expedition, bei der die Männer im Raum so beengt waren, daß ein Niederlegen zum Schlaf überhaupt nicht möglich war, hatte hier jeder seinen Schlafsack und sein Bett, auf dem er sich bequem ausstrecken konnte. Das Brummen der Propeller störte nur wenig, die Unterhaltung war leichter möglich als im fahrenden Schnellzug. Das Zeitgefühl ging verloren. War heute noch der 28. Juli oder schon der 29.? Eine unwirkliche Welt, in der es keine Nacht gibt, keine Sterne und keinen Mond, Helligkeit und Licht überall.

In den wenigen Stunden der Fahrt erlebten die Forscher in auffälligster Weise die Entwicklung der Erde, die sie in Zehntausenden von Jahren durchgemacht hat: von der Gegenwart mit ihren grünen Bäumen und Wiesen und Feldern über die felsige Moränenlandschaft mit großen Flüssen, jedoch ohne wesentliche Vegetation hinüber in die Eiszeit, die kaum noch Leben geduldet zu haben scheint. Aber hier im Anblick der Unendlichkeit bekommt der Mensch ein anderes Verhältnis zu der Endlichkeit, in der er sonst zu leben gezwungen ist.

Am 29. Juli war um 04.24 Uhr die Nordspitze dieser Inselgruppe erreicht. Das Luftschiff änderte jetzt seinen Kurs um 90 Grad nach Backbord und wendete seinen Bug südwärts. Schräg ging es über die nördliche Insel hinweg zur noch unbekannten Ost-Küste. Auch diese wurde aus der Luft vermessen, dann tauchte das Matotschkin-Schar

auf, die Wasserstraße, die die nördliche von der südlichen Insel trennt. Wunderschön war die Landschaft, die zu beiden Seiten am Luftschiff vorbeistrich, als es nun durch den Sund hindurchfuhr. Nach einer kleinen Kreuzfahrt über die Südinsel verließ genau am Mittag Graf Zeppelin Nowaja-Semlja. Der Kurs führte nun direkt in Richtung Heimat. Archangelsk, Leningrad, Danzig lagen bald darauf zu Füßen der Polarreisenden. Am 30. Juli um 17.37 Uhr traf das Luftschiff wieder in Berlin ein. Es landete diesmal auf dem Tempelhofer-Feld. Rund 13 000 Kilometer waren bewältigt worden.

Die Aufzählung der vielen gesichteten und erforschten Punkte zeigt, wie man nun mit ganz anderen Mitteln als noch kurze Zeit vorher zu ungeahnten Erfolgen kommen konnte. Geographische Namen, die dem Unkundigen hier in der Aufzählung wenig bedeuten mögen, vermitteln aber, wenn man sie einmal auf der Landkarte verfolgt, doch einen Eindruck von der Größe der geleisteten Arbeit; dem Forscher sind diese Einzelheiten von größtem Wert, weil die neu erkannten Tatsachen das Bild der Erde in zahllosen Einzelheiten erhellen können.

Und wenn in der Schilderung dieser Zeppelin-Fahrt in fast kleinlich erscheinender Weise nicht nur die Kalenderdaten angegeben wurden, sondern bis auf die Minuten sogar die genauen Uhrzeiten, so mag daraus hervorgehen, wie sich die Verhältnisse gegen früher geändert hatten, wo man heute nicht wußte, was morgen sein würde; nicht der Mensch beherrschte damals die Zeit, sie war seine gefährliche Gegnerin im Verein mit Hunger und Kälte. Was in früheren Zeiten in mühseliger Arbeit unter Opfern an Leben, Gesundheit und Zeit, Stein um Stein, zusammengetragen werden konnte, das hatte die moderne Wissenschaft jetzt fast in wenigen Stunden erkunden können. So kurz diese Zeppelin-Fahrt war im Vergleich zu anderen Expeditionen, so erfolgreich war sie im Ganzen. Aber diese mit den neuesten Mitteln der Technik durchgeführte Fahrt war nur möglich gewesen dank der Erfahrungen alter Polarfahrer, wie ja in der Vergangenheit manche Expedition im wesentlichen daran gescheitert war, daß die Forscher sich nicht in genügendem Maße mit den Ergebnissen, mit den Erfahrungen, den Voraussetzungen, Mühen und Nöten der Vorkämpfer vertraut gemacht hatten.

Die Auswertung der einundsiebzigstündigen Luftschiff-Fahrt mit ihrer Fülle von wissenschaftlich wertvollen Beobachtungen würde noch viele Monate und Jahre in Anspruch nehmen!

„In wenigen Tagen wurde ein wissenschaftliches Material gewonnen" — so äußerte sich später der wissenschaftliche Leiter der Expedition, Professor Samoilowitsch — „zu dessen Einbringung auf dem bisher üblichen Forschungswege eine jahrelange Arbeit erforderlich gewesen wäre."

Das Luftschiff hatte seine Brauchbarkeit für Polarexpeditionen einwandfrei erwiesen. Ja, es zeigte sich, daß es viele Vorteile gegenüber dem Flugzeug hat; es kann gewaltige Lasten schleppen, große Strecken überqueren, kann schlechten Wetterzonen ausweichen und kann beim Absetzen von Expeditionsmaterialien und Menschen über einer Stelle stillstehen, wenn nicht gar auf das Wasser oder Eis heruntergehen.

Auch ein U-Boot wagt es

Der Gedanke, den Nordpol im Unterseeboot zu erreichen, ist sehr alt. Schon der französische Schriftsteller Jules Vernes hat diesen Gedanken vor über achtzig Jahren in seinem abenteuerlichen Zukunftsroman „20 000 Meilen unterm Meer" benutzt.

Mit der entscheidenden Entwicklung der Unterseeboote, vor allem mit dem Größerwerden des Aktionsradius und der ständig länger werdenden Tauchdauer gewann diese Idee immer mehr an Boden. Als man nun mit ziemlicher Sicherheit festgestellt hatte, daß das nördliche Eismeer nur mit Scholleneis von etwa 3 Meter Dicke bedeckt ist und daß man mit dem Vorhandensein von Eisbergen nicht zu rechnen brauchte, beschäftigten sich auch ernste Wissenschaftler mit diesem Gedanken.

Dr. Anschütz-Kaempfe hielt bereits im Jahre 1902 in Wien einen Vortrag „Das Unterseeboot im Dienste der Polarforschung". Er hatte sich sehr eingehend und gründlich mit allen Voraussetzungen beschäftigt, vor allem mit den voraussichtlich zu erwartenden Eisdicken, der

Tauchtiefe der Eisschollen und Preßeisrücken, und hatte gefunden, daß er mit einem Mittelwert von 6 Meter Eisdicke im ungünstigsten Fall rechnen könnte. Bei hundertzehn Einzelbeobachtungen hatte er nur zweimal Eisdecken von 17 Meter, einmal 20 Meter und einmal 22 Meter gefunden. Er rechnete deshalb mit unbedingter Sicherheit bei einer Fahrttiefe von 40 Meter. Ebenfalls untersuchte er das Verhältnis des offenen Wassers zum Packeis und kam zu der Überzeugung, daß er auch im hohen Norden immer mit Wasserrinnen rechnen dürfte, in denen er auftauchen könnte.

Auch die Lichtverhältnisse unter Wasser wurden studiert. Das Problem war jedoch die Frage, wie man unter Wasser feststellen könne, wann man am Nordpol sei, um dann aufzutauchen. Der Magnetkompaß nützte hierfür nichts, da der magnetische Nordpol sich in der kanadischen Inselwelt befindet. So kam Anschütz auf den Gedanken, einen Kreiselkompaß zu konstruieren. Er ging dabei von der Erfahrung aus, daß ein sich rasch drehender Kreisel sich ja immer parallel zur Erdachse einstellt und dadurch die Richtung zum geographischen Norden hin angibt, auf die es gerade bei dieser Unterseeboot-Expedition ankam.

Anschütz ging nun mit Eifer an die Lösung dieses Problems heran. So wurde er, durch den Gedanken an die U-Bootfahrt zum Nordpol, zum Erfinder des Kreisel-Kompasses. Die Aufgabe beschäftigte ihn derart, daß er jahrelang die Erfindung ausbaute, vom Einkreisel- zum Dreikreiselkompaß kam und damit der Schiffahrt ein ungeheuer segensreiches Navigationsmittel schenkte.

Wie eigenartig spielt doch manchmal das Schicksal! Durch die Idee, den Nordpol zu erreichen, die die damalige Menschheit so sehr beschäftigte, wurde aus Anschütz statt eines vielleicht berühmten Polarforschers der Erfinder des Kreisel-Kompasses. Tatsächlich ist er nie mehr dazu gekommen, auch nur eine einzige Polarfahrt zu unternehmen.

Und doch, welche Ironie des Schicksals! Der Kreiselkompaß hätte doch auch am geographischen Nordpol, durch den und für den er erfunden war, nicht funktioniert. Denn in der Nähe des Nordpols, dem Ende der Erdachse, genügt infolge der langsamen Drehung der Erde die Richtkraft nicht, um einen Kreiselkompaß in der Nordrichtung zu

halten. An dem Punkt, für den er konstruiert war, hätte er versagt.

Das Verdienst, die erste Unterseebootfahrt im Polargebiet wirklich durchgeführt zu haben, gebührt dem uns schon bekannten Polarforscher Hubert Wilkins. Leider benutzte er aus Kostenrücksichten ein U-Boot, das die amerikanische Marine wegen Unbrauchbarkeit nicht in Dienst gestellt hatte. Schon bei den Probefahrten stellten sich laufend Schwierigkeiten ein, so daß man erst am 5. August 1931 Bergen verlassen und am 18. August in Spitzbergen eintreffen konnte. Als das U-Boot „Nautilus“ — wie man es nach dem Roman von Jules Vernes getauft hatte — im Polargebiet ankam, stellte man zur weiteren Überraschung fest, daß das Tiefenruder bei der Hinfahrt verloren gegangen war. An ein Tauchen war also überhaupt nicht zu denken. Um jedoch wenigstens einmal unter Wasser gewesen zu sein, schob man lediglich den Bug unter das Eis, während das Heck über Wasser blieb. Dadurch konnte man sich praktisch von der großen Helligkeit unter dem Eis überzeugen, die schon Anschütz für die einzelnen Tiefen bis zu 100 Meter gemessen hatte. Sonst wurde das U-Boot nur als normales Schiff auf dieser Expedition verwandt.

Dank der wissenschaftlichen Leitung durch Professor Sverdrup wurden aber viele ozeanographische, erdmagnetische und andere Messungen gemacht, sowie eine Reihe von Tiefenlotungen vorgenommen. Auch der deutsche Arzt Dr. Villinger, der seinerzeit eine Hilfsexpedition für die Schröder-Stranz-Expedition nach Spitzbergen durchgeführt hatte, nahm an dieser Fahrt teil.

Etwa vierzehn Tage lang blieb dann plötzlich jede Nachricht von diesem U-Boot aus, so daß schon starke Befürchtungen auftraten, daß den Forschern ein Unglück zugestoßen wäre.

Als dann die Nautilus wieder zurückkehrte und man gleichzeitig das praktische Versagen gegenüber der eigentlichen Aufgabe erfuhr, wurden mehrfach Stimmen laut, daß es sich gar nicht um eine ernsthafte Absicht gehandelt haben könne, den Pol im U-Boot zu erreichen. Es sei nur eine journalistische Sensation gewesen, um den Zeitungen reichlichen und interessanten Lesestoff zu liefern.

Das war aber zweifellos nicht der Fall; sondern es war eben ein erster Versuch mit einem neuen Polar-Fahrzeug.

Wilkins und Byrd hatten durch ihre Polarflüge gezeigt, daß auch das Flugzeug unter gewissen Bedingungen im Polargebiet und für die Polarforschung geeignet ist.

Mit der Vervollkommnung der Flugzeuge erlebten wir nun weitere und größere Flüge.

Die Russen errichteten 1937 auf der Rudolf-Insel, der nördlichsten im Franz-Josefs-Archipel, einen Flugplatz, der im Sommer und Winter besetzt blieb.

Von hier aus starteten im selben Jahre vier Flugzeuge, davon drei viermotorige, zum Nordpol selbst. Die Landungen aller vier mit Skikufen ausgerüsteten Maschinen glückten ohne Zwischenfall. Diese Expedition wurde unter Leitung von Professor Schmidt durchgeführt und zeigte, daß es für polarerfahrene Flieger nicht nur möglich ist, mit schweren Maschinen auf dem Treibeis zu landen, sondern daß man auch noch genügende Zuladung mitführen kann.

Bei der Flugexpedition wurde mit einem einzigen Flug dieser vier Maschinen die gesamte Ausrüstung der „Driftstation-Nordpol" abgesetzt. Vier Mann unter Leitung von Papanin legten dann anschließend auf einer großen Eisscholle treibend in neun Monaten einen Weg vom Pol bis zur Mitte der Ostküste Grönlands zurück.

Im selben Jahre führten russische Forscher dann noch drei weitere große Arktisüberquerungen mit dem Flugzeug durch.

Tschkalow flog von Moskau über den Pol nach Portland in USA, wobei er die Entfernung von 9000 Kilometer in 56 Stunden und 20 Minuten zurücklegte.

Grommow gelangte von Moskau über den Pol sogar bis nach San Jacinto in Kalifornien. 62¼ Stunden war er in der Luft, wobei er über 10 000 Kilometer bewältigte.

Daß aber die modernen Hilfsmittel die Polarforschung keineswegs zu einem Kinderspiel machen, zeigte unter anderem das Schicksal des berühmten und erfahrenen Polarfliegers Lewanewski. Er wollte mit einer viermotorigen Maschine von Moskau nach Fairbanks in Alaska fliegen, meldete noch die Polüberfliegung im Nebel durch Funk und ließ dann nichts mehr von sich hören. Wie und wo er mit seinen fünf Kameraden ein Opfer des weißen Todes geworden ist, weiß man nicht.

Noch zwei andere große Flüge sind besonders erwähnenswert.

Das Flugzeug „Aries" der britischen Luftwaffe flog 1944 von Kanada über den magnetischen und geographischen Pol nach England. Dieses Flugzeug war ein richtiges „fliegendes Laboratorium"; denn außer der Besatzung waren noch acht Wissenschaftler an Bord.

1946 legte eine amerikanische Boeing-Maschine sogar die Strecke von Hawai über den Pol nach Kairo zurück, 15 200 Kilometer in 39½ Stunden ohne Zwischenlandung. Und seit 1947 werden nun regelmäßig Wetterflüge von Kanada und Alaska aus durchgeführt, die immer bis zum Nordpol hinaufführen.

Erst die zweite Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts brachte also die endgültige Eroberung des Nordpols. Heute nun ist er den Menschen wirklich zugänglich geworden. Unsere Betrachtungen und Überlegungen hören nicht mehr am Rande des Nordpolargebietes auf.

Die Erfolge der Luftschiff- und Flugzeug-Expeditionen haben die Grundlage für einen späteren geregelten Luftverkehr geschaffen. Bei der Reichweite der großen, modernen Flugzeuge wählt man den kürzesten Weg zwischen zwei Punkten der Erdkugel, den Großkreis. Wenn man sich nun diese kürzeste Verbindung zwischen den Hauptwirtschaftsgebieten der Erde auf dem Globus ansieht, wird man feststellen, daß diese durch die Arktis führt. Die schnellsten Wege von Europa nach Nordamerika, Kanada, Alaska und auch von Nordamerika nach Rußland, Japan, Vorder- und Hinterindien und weiter nach Australien gehen über das Nordpolargebiet. Tausende von Kilometern Flugweg und damit viel Zeit werden eingespart. Immer mehr Flugplätze werden daher in Grönland, Labrador, Nord-Kanada, Alaska und auf der sibirischen Seite angelegt.

Alle Voraussetzungen für diese Verkehrsflüge über die einst so gefürchtete weiße Wüste sind heute gegeben:

1. Die Gefahr der Vereisung, die beim Flug einer unterkühlten Maschine durch Wolken und Nebel entsteht, konnte durch die Technik gebannt werden.

2. Die Navigation des Flugzeuges erfolgt entweder astronomisch nach Sonne und Sternen oder durch Funkpeilung. Der Ausfall des Magnet-Kompasses am magnetischen Pol und des Kreisel-Kompasses am geographischen Pol ist mithin bedeutungslos geworden, da man immer den Standort der Maschine mittels eigener oder fremder Peilung

feststellen und den Kurs am Radio-Kompaß sehr genau ablesen kann.

3. Dank der großen Zahl der bereits vorhandenen Wetterstationen in der Arktis kann eine ständige Beratung des Piloten erfolgen. Schlecht-Wettergebieten kann er demzufolge rechtzeitig ausweichen.

4. Der geringe Luftdruck in den großen Flughöhen (7000—10 000 Meter und mehr) beeinträchtigt den Fluggast nicht; denn die druckfesten Kabinen bewirken, daß derselbe Luftdruck, wie er beim Abflug von der Erde bestand, während des Gesamtfluges erhalten bleibt.

5. Was nun letztlich die arktische Kälte anbetrifft, so braucht der Luftreisende sich heute auch davor nicht mehr zu fürchten, denn Klimaanlagen gleichen die Temperaturunterschiede aus, so daß es im Grunde einerlei ist, ob man durch die Tropen oder die kalten und kältesten Zonen der Erde fliegt. Das alles sind sichere Voraussetzungen für einen regelmäßigen Luftverkehr mit festem Flugplan.

So rücken mit der Weiterentwicklung des Flugzeuges und dem Ausbau des Flugnetzes im Norden Amerika und Asien, die bisher kaum Berührungspunkte zu haben schienen, immer mehr zusammen. Damit bekommt das Nordpolargebiet jetzt auch eine militärische Bedeutung.

Im Ernstfalle spielen bei militärischen Operationen in der Luft nicht nur Zeitgewinn, sondern gerade Reichweite und Eindringtiefe eine entscheidende Rolle. Man würde also in einem neuerlichen Konflikt versuchen, Bombenangriffe auf die Rüstungsindustrie des Gegners zu unternehmen. Der kürzeste Weg von der Sowjetunion nach Kanada und den USA und umgekehrt nach den sibirischen Rüstungszentren führt über den Pol.

Auf den russischen Inseln im nördlichen Eismeer, Franz-Josefs-Land, Sewernja-Semlja und den Neusibirischen Inseln — alles Namen, die in der Geschichte der Polarforschung immer wieder eine große Rolle gespielt haben — befinden sich militärische Flugplätze, die auch im Winter in Betrieb sind. Gegenüber haben die USA in der nördlichsten Eskimo-Siedlung an der Westküste Grönlands, in Thule, einen großen Militärflughafen errichtet. Auf demselben Platz, wo noch vor wenigen Jahren die Eskimos in ihren Hütten lebten, sieht man heute riesige Startbahnen und gewaltige Flugzeugschuppen. Drei kleine Städte sind über Nacht aus dem Boden gewachsen. Dort wohnen das Boden-

personal und ihre Familien, die auch im höchsten Norden die Annehmlichkeiten der Zivilisation nicht mehr zu vermissen brauchen. So hat man Kirchen und Kinos gebaut und Sportplätze angelegt.

Weitere Flugstützpunkte finden wir auf den nördlichsten der kanadischen Inseln.

Zwischen Grönland und dem Pol treiben drei mächtige Eisschollen, deren Driftweg man ständig beobachtet, und denen man die Bezeichnung T 1, T 2, T 3 gegeben hat. Auf einer von ihnen, Fletchers-Island, nur wenige 100 Kilometer vom Nordpol entfernt, hat man sogar einen Hilfsflugplatz geschaffen.

Von Amerika und Asien also schieben sich Flugplätze, Funkmeßgeräte zur Überwachung des Luftraumes, Wetter- und Radio-Stationen, sowie Raketenabschußbasen immer mehr an den Nordpol heran.

Auch die Wirtschaft dringt weiter und weiter nach Norden vor.

In mit neuzeitlichen Errungenschaften der Technik ausgestatteten Bergwerken, die inmitten des ewigen Eises liegen, bricht man Kohle, Kryolith, Glimmer, Kupfer, Silber und andere Erze, und in Ostgrönland konnte das größte Bleierzvorkommen der Erde entdeckt werden. Gigantische Förderanlagen und Schiffsverladebrücken werden dem Abtransport der Güter dienen; auch hier ist das Flugzeug das gegebene Verkehrsmittel. Schier unerschöpflich scheinen die Reichtümer, die die Natur dem Menschen zu verschenken hat. So wurde auf der Halbinsel Nugsuak in Westgrönland und in Alaska zum Beispiel Öl gefunden.

Doch dies alles, so beeindruckend es klingen mag, ist erst der Anfang der wirtschaftlichen Erschließung der Arktis, deren ungeheures Ausmaß noch gar nicht abzusehen ist. Welchen Wert man dem dortigen Vorkommen an Bodenschätzen beimißt, zeigt die Tatsache, daß Kanada ein eigenes Ministerium hierfür gebildet hat.

Sehr bemerkenswert ist im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung noch folgender Umstand: Der Abbau ist in manchen Gegenden der Arktis zur Zeit vielleicht noch unwirtschaftlich. Es wird jedoch mit der Möglichkeit gerechnet, daß bei der seit dreißig Jahren ständig zunehmenden Erwärmung der Arktis, beim augenblicklichen Rückgang der Vereisung, bei der Verbesserung der Verkehrsverbindungen

und der Erschöpfung der bisherigen Fundstätten die Weltwirtschaft immer weiter nach dem Norden greifen wird. Es ist daher sogar nicht ausgeschlossen, daß man die gebrochene Kohle an Ort und Stelle in Benzin umwandelt, um die Transportkosten herabzusetzen. Vielleicht wird man in unmittelbarer Nähe der Kohlengruben Elektrizitätswerke anlegen und die Energie über nicht allzu große Entfernung in die neuen, im Polargebiet entstehenden Industriesiedlungen und Flugplätze leiten.

Fischereigesellschaften schicken ihre Motorkutter und Fischdampfer hoch in den Norden. Fabriken in Grönland stellen Fischkonserven und Trane her.

So schenkt heute ein weites, unbekanntes Land, bis vor wenigen Jahren noch nur das Reich der Abenteuerer und Forscher, seinen Reichtum der ganzen Welt.

Der Beginn der Polarforschung ging auf den Wunsch zurück, neue Handelswege zu entdecken. Diesem folgte das Zeitalter, in dem auf kühnen Fahrten Robbenschläger und Walfänger mit Boot und Handharpune dem riesigen Wal zu Leibe gingen, um Fett und Felle zu gewinnen. Das etwa um die Mitte des vorigen Jahrhunderts einsetzende wissenschaftliche Interesse war dann der beachtliche Faktor, der die Polarforschung erneut weiter trieb. Heute jedoch ist die Triebfeder der Erschließung des hohen Nordens wieder in wirtschaftlichen Vorteilen zu suchen. Damit hat sich der Kreis geschlossen.

Und doch bleiben noch genügend Aufgaben zu erfüllen. Hier kann der junge Kaufmann, Techniker oder Bergwerksingenieur, der sich für die weitere wirtschaftliche Erschließung der Erde einsetzen will, noch zum Pionier werden. Wie auch Mathematik, Physik und Naturwissenschaft notwendig sind, um die Technik weiter zu entwickeln, so sind auch Wissenschaft und Forschung in der Arktis erforderlich, um die wirtschaftlichen Unternehmungen in den Gebieten des Nordens richtig und ertragreich anzusetzen.

Wissenschaft und Forschung sind Wegbereiter der Wirtschaft und deren Vorbedingung. Ihre Aufgaben im Nordpolargebiet sind noch viel größer und wichtiger geworden als in früheren Zeiten, die mit verhältnismäßig eng begrenzten Aufgaben gerechnet hatten.

Zwar wird man keine neuen geographischen Entdeckungen mehr machen können. Das ist sicher. Aber überall muß jetzt die gründliche Vertiefung und Erforschung einsetzen. So hat man beispielsweise erkannt, daß für die Wetterentwicklung auf der gesamten Nordhalbkugel gerade die Arktis von ungeheurer Wichtigkeit ist. Kaltluft-Einbrüche, südwärts vorstoßende kalte Polarluft etwa, die unser Wetter so sehr beeinflussen, haben in der Arktis ihren Ursprung. Um nun in der Wetterkunde und Wettervoraussage, die beide für Schiffahrt und Luftverkehr von Bedeutung sind, weitere Fortschritte zu machen, müssen wir gerade Meteorologie und Aërologie der Arktis eingehend kennenlernen und ständig verfolgen. Das Netz unserer Wetterstationen müßte das gesamte Polargebiet bedecken. Denn mit vollem Recht bezeichnet man den hohen Norden als die „Wetterküche".

Meeresströmungen und Eisverhältnisse müssen eingehender untersucht werden. Die Zusammensetzung des Wassers, sein Gehalt an kleinen Lebewesen, dem Plankton, ist die Grundlage für die Ernährung der Fische. Ihre Arten und ihr Vorkommen sind dadurch bedingt.

Für die Kenntnis des Erdmagnetismus, zumindest seines Ursprungs und seiner steten Änderung, ist der Norden das Forschungsgebiet schlechthin. Liegt doch der magnetische Pol in der Arktis!

Die schöne, eindrucksvolle, geisterhafte Erscheinung des Nordlichts kann fast nur im Polargebiet näher beobachtet und ergründet werden. Zur Geophysik und Geologie gehört es aber, daß wir den Gesamtaufbau der Erde kennenlernen. Weitere Arbeitsgebiete wären biologische, bakteriologische Untersuchungen, medizinische Forschungen, Biologie des Menschen, Klimaanpassung.

Wir müssen also zu einer gründlichen Planung der Durchforschung kommen. Alle Kulturvölker haben daher Polarinstitute. Seit 1926 besteht in Deutschland das Archiv für Polarforschung in Kiel; seit 1931 erscheint hier die Zeitschrift „Polarforschung", die sich nur mit den Polargebieten und ihren Problemen befaßt.

Schon 1932 bis 1933 hatten sich zweiundvierzig Nationen zusammengetan, um nach einem gemeinsamen Plan ein ganzes Jahr lang die Verhältnisse im Norden zu untersuchen. Achtundvierzig Polarstationen, die über die gesamte Arktis verbreitet waren, hatten demzufolge

zwölf Monate lang nach gleichem Programm und zu gleichen Zeiten, Sommer und Winter, Tag und Nacht, Beobachtungen angestellt. Die feste Polarstation Kajartalik in Südwestgrönland wurde damals von unserem deutschen Archiv für Polarforschung errichtet.

Für das Jahr 1957/58, rund fünfundzwanzig Jahre später, ist ein weiteres internationales Polarjahr geplant. Aber dann wird sich die wissenschaftliche Arbeit nicht nur auf die Arktis, sondern über die ganze übrige Erde erstrecken.

Das nächste Ziel wird es sein, dauernde Polarstationen einzurichten, die ebenso wie beim Wetternetz ständig, und nicht nur ein Jahr lang, besetzt sind. In gewissen Zeiträumen werden die Forscher und Beobachter abgelöst werden. Für Forschungen in der weiteren Umgebung über Pflanzen, Tiere, Gesteinsaufbau, Meeresströmungen usw. können diese Stationen Ausgangspunkt und Rückhalt sein.

Wichtig ist dabei, daß Expeditionen in der bisherigen Art mit Schiff, Schlitten und Skiern immer notwendig bleiben werden. Allerdings wird die Technik weitgehend zur Hilfsstellung herangezogen werden können. Nicht nur Flugzeuge und Motorschlitten, sondern auch Luftschiffe und Unterseeboote werden in der Polarforschung der Zukunft eine Rolle spielen. Beide stellen mit ihrer großen Reichweite,

Zuladungsmöglichkeit und Sicherheit das ideale Transport- und Forschungsfahrzeug dar. Graf Zeppelin und Eckener, Wilkins und Sverdrup haben uns hier den Weg gezeigt.

Die „romantische Zeit" der Polarforschung ist vorüber — sofern man den erschütternden Kampf des einzelnen Menschen mit dem ewigen Eis und mit den unberechenbaren Kräften der Natur „romantisch" nennen darf. Zu Beginn unseres Jahrhunderts etwa war diese Epoche abgeschlossen. Die neue Zeit hat andere Aufgaben und neue Methoden, sie zu lösen, die in ihrer Art jedoch nicht weniger abenteuerlich sind.

Aber die Technik allein bewältigt diese Aufgaben nicht. Hinter ihr muß als der leitende und verantwortliche Geist der Mensch stehen. Wie seinerzeit die ersten Polarforscher müßten jedoch auch die modernen Forscher die Techniken des Skilaufens und der Schlittenreisen beherrschen, Hochalpinisten sein und in der Eistechnik Erfahrung haben, um Berge zu übersteigen und Gletscherbrüche durchklettern zu können. Mit Segeln und Seemannschaft müßten sie genau so vertraut sein wie die Kämpfer der Vergangenheit, um den besonderen Schwierigkeiten der Arktis gewachsen zu sein.

Hier liegen also die Aufgaben für tatkräftige und unternehmungslustige, wagemutige junge Männer, wie man sie sich in unserer Welt, die angeblich keine Geheimnisse mehr zu verbergen hat, schöner gar nicht denken könnte. Wenn sie dazu noch ein Fachgebiet beherrschen, nicht nur als Wissenschaftler, sondern etwa auch als Flieger, Motorspezialist, Radiofachmann oder Techniker, dann wären die Voraussetzungen gegeben, um einmal an einer Polarexpedition teilzunehmen und um damit eines Erlebnisses teilhaftig zu werden, das lebensbestimmend werden kann, ja, um vielleicht einen Beruf zu finden, der den ganzen Menschen packt und ausfüllt. Dann könnten sie das große, weiße Schweigen und den ganzen Zauber dieser Landschaft im hohen Norden miterleben, die durch die Jahrhunderte immer wieder die Menschheit angelockt und zu höchsten Leistungen angespornt hat.

Einige Daten zur „Eroberung des Nordpols"

um 325 v. Chr.	Pytheas von Massilia (Marseille) fährt nach Thule, das wahrscheinlich die Shetlandsinseln sind
um 795 n. Chr.	Entdeckung Islands durch irische Mönche
986	Der Isländer Erich der Rote entdeckt und besiedelt Grönland
1000	Sein Sohn Leif entdeckt Amerika und nennt es Vinland
1497	John Cabot (Genua) erreicht Labrador
1517	Sebastian Cabot entdeckt auf der Suche nach der nordwestlichen Durchfahrt die Hudsonstraße
1576, 1577, 1578	Frobisher (England), auf der Suche nach der nordwestlichen Durchfahrt, Frobisher-Bai auf Baffinland entdeckt
1585, 1586, 1587, 1588	Davis (England) entdeckt die Davisstraße zwischen Grönland und Baffinland und dringt bis 72° 12' Nord vor
1594, 1595	Barents (Holland) erreicht auf der Suche nach der Nordost-Durchfahrt Nowaja-Semlja
1596—1597	Barents entdeckt die Bäreninsel und Spitzbergen
1607, 1608	Hudson (England) sucht vergeblich den Weg nach China über den Pol hinweg, entdeckt Jan Mayen und erreicht zwischen Grönland und Spitzbergen eine Breite von 80° 23'
1609—1610	Hudson (in holländischem Dienst) entdeckt den Hudsonfluß und die Hudson-Bai. Von meuternden Matrosen ausgesetzt
1615	Baffin entdeckt die nach ihm benannte Baffin-Bai und den Smith-Sund
1721	Hans Egede gründet die dänischen Kolonien in Grönland, Walfang
1725—1742	Arktische Expeditionen Rußlands
1728	Der Däne Bering durchfährt in russischem Dienst die Bering-Straße
1750	Tscheljuskin entdeckt die Nordspitze Asiens, Kap Tscheljuskin
1760, 1768, 1770, 1773	Russische Expeditionen im nördlichen Eismeer. 1770 Neusibirische Inseln entdeckt

1773	Der Walfangkapitän I. C. Phipps erreicht 80° 47'
1778	James Cook in der Beringstraße bis Kap Irkaipij
1806	William Scoresby sr. (England) erreicht 81° 30'
1817	Kotzebue bis zum Kotzebuesund
1818	John Roß und Parry in der Baffin-Bai, Lancastersund auf der Suche nach der nordwestlichen Durchfahrt
1819—1820	Parry dringt über Prince Regents Inlet, Barrowstraße, Wellingtonstraße, Melvilleinsel zum 113. Grad westlicher Breite vor.
1822	Parry in der Furry- und Heclastraße
1821—1823	v. Wrangel auf Schlittenfahrten im nördlichen Sibirien
1821—1839	Erforschung von Nowaja-Semlja
1827	Vorstoß Parrys zum Nordpol. Nördlichster Punkt 82° 45'
1829—1833	John und James Roß entdeckten Boothia Felix und King-William-Land sowie den magnetischen Nordpol
1789—1839	Erforschung der Nordküste Amerikas durch Mackenzie, Franklin, Richardson, Bach und Hood, Dease und Simpson
1845—1847	Die unglückliche Franklin-Expedition mit den Schiffen „Erebus" und „Terror"
1848—1876	40 Suchexpeditionen nach Franklin. Mac Clure entdeckt dabei 1850—51 die nordwestliche Durchfahrt
1853—1855	Kane erforscht den Smith-Sund und das Kane-Becken
1860—1861	Hayes erforscht Ellesmere-Land und Grinnel-Land
1868	Erste deutsche Nordpolar-Expedition mit der „Germania"
1869—1870	Zweite deutsche Nordpolar-Expedition mit „Germania"
1871	Hall (Amerika) entdeckt den Robeson-Kanal und erreicht 82° 11', die höchste zu Schiff bewältigte Breite
1875—1876	George Nares (England) erforscht die Nordküste Grönlands, 1876 Schlittenreise von Markham bis 83° 20'
1872—1874	Payer und Weyprecht entdecken Franz-Josefs-Land
1878—1879	Nordenskiöld erzwingt die nordöstliche Durchfahrt
1879—1881	De Long (Amerika) durch die Beringstraße nach Norden, „Jeanette"-Expedition
1881	Berry (Amerika) auf der Suche nach de Long umschifft Wrangelland
1882—1883	Erstes Internationales Polarjahr, Katastrophe der amerikanischen Station Fort Conger unter Greely. Lockwood und Brainad erreichen auf Schlittenreise 83° 24'
	Deutsche Polarstation im Kinguafjord (Baffin-Land)
1886	Peary (Amerika) zum erstenmal in Grönland
1888	Nansen durchquert auf Schneeschuhen Südgrönland

1892	Peary durchquert den nördlichen Teil Grönlands
1893	Drygalski überwintert in Westgrönland am Rande des Inlandeises
1893—1896	Die „Fram"-Expedition Nansens
1894	Jackson (England) nach Franz-Josefs-Land
1897	Andrées verunglückte Freiballonfahrt
1898	Peary erreicht 83° 50' Nord
1898—1902	Sverdrup entdeckt neues Land im Norden Amerikas
1899—1900	Cagni erreicht nördlich von Franz-Josefs-Land 86° 34'
1903—1906	Amundsen befährt die nordwestliche Durchfahrt
1906	Peary 87° 6' nördlicher Breite
1906—1908	Danmark-Expedition (Nordostküste). Unter den Teilnehmern Alfred Wegener
1908	Cook erreicht den Nordpol
1909	Peary erreicht den Nordpol
1910	Zeppelin-Vorexpedition
1912—1913	Schröder-Stranz-Expedition
1912	De Quervain durchquert Grönland in der Mitte. Knud Rasmussen durchquert auf seiner ersten Thule-Expedition die Insel im äußersten Norden
1912—1913	A. Wegener und J. P. Koch (Dänemark) überwintern auf einem ostgrönländischen Gletscher und durchqueren die 1200 km lange Strecke bis zur Westküste
1913—1915	Amundsen durchfährt mit der „Maud" die nordöstliche Durchfahrt von Osten nach Westen
1913—1915	Wilkitzky entdeckt Nikolaus II.-Land (Sewernja-Semlja)
1913—1917	Mac Millan (Amerika) stellt fest, daß das angebliche Crooker-Land (Peary) nicht existiert
1912—1918	Stefansson erforscht den kanadischen Archipel
1925	Amundsen fliegt mit 2 Do-Walen bis 87° 44' Nord
1925	Deutsche Spitzbergen-Expedition 1925 (Grotewahl)
1926	Byrd überfliegt den Nordpol
1926	Fahrt der „Norge" von Spitzbergen bis Alaska
1926	Wilkins fliegt von Alaska über die Beaufortsee bis 74° n. Br.
1926	Gründung des „Archivs für Polarforschung" in Kiel
1927	Wilkins und Eielson landen auf dem Eis der Beaufortsee. Tiefseelotung in 77° 45' Nord und 175° West ergibt 5440 m Meerestiefe
1928	Wilkins und Eielson überqueren die Arktis mit Flugzeug
1928	Nobile mit „Italia" über dem Pol. Absturz auf dem Rückweg.

1929	A. Wegeners Vorexpedition mit Georgi, Loewe und Sorge
1930	Nordostgrönland-Expedition von Lauge Koch (Dänemark) mit der „Godthaab". Deutscher Teilnehmer: Grotewahl
1930—1931	Deutsche Grönland-Expedition A. Wegeners († 1930)
1931	Polarfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin"
1931	Vorstoß mit U-Boot zum Pol (Wilkins)
1931	Gründung der Zeitschrift „Polarforschung"
1932—1933	Zweites Internationales Polarjahr. Deutsche Polarstation „Kajartalik" in Südwestgrönland unter Grotewahl
1937—1938	Errichtung des nördlichsten Flugplatzes der Welt auf der Kronprinz-Rudolf-Insel (Franz-Josefs-Land)
1937	Grommow fliegt über den Pol von Franz-Josefs-Land nach Kalifornien
1937	Tschalow fliegt über den Pol von Moskau nach Portland
1937	Lewanewsky mit Großflugzeug in Moskau gestartet mit Ziel Fairbanks (Alaska). Nach Polüberfliegung verschollen
1937	Schmidt (Rußland) fliegt mit vier Maschinen zum Pol. Landung 21 km vom Pol entfernt. Absetzen der Driftstation „Nordpol"
1937—1938	Driftfahrt auf Eisscholle vom Pol zur Ostküste Grönlands unter Papanin
1937—1940	Hilfseisbrecher „Sedow" wiederholt unfreiwillig die Framdrift in 812 Tagen
1940—1945	Deutsche Polarwetterstationen während des Krieges in Spitzbergen, Franz-Josefs-Land und Grönland
1945	„Aries" (England) fliegt von Kanada über Magnetpol und geographischen Pol nach England. „Fliegendes Laboratorium" mit acht Wissenschaftlern
1946	Großflugplatz „Thule" in Nordwestgrönland errichtet (Amerika)
1946	Ohnehaltflug von „Pacusan Dreamboat" (Amerika) von Honolulu über Alaska, Pol nach Kairo. 15 200 km in 39 Stunden 35 Minuten
1946	Treibende Eisinseln entdeckt
1947	Wetterflugzeuge dreimal wöchentlich zum Pol
1949—1951	Grönland-Expedition Paul Emile Victors (Frankreich) ausgerüstet mit Flugzeugen, Raupenschleppern (Grönland-Taxis") und Drahtseilbahnen
1952	Landung auf einer der drei großen Eisinseln, „Fletcher Island" (Amerika). Einrichtung eines Hilfsflugplatzes. Die Insel treibt 1952 142 km am Pol vorbei

1954	Einrichtung eines Passagierluftverkehrs zwischen Europa und Amerika über die Arktis durch die „Scandinavian Airlines Systeme" (Dänemark, Norwegen, Schweden)
1957—1958	Drittes Internationales Polarjahr (Geophysikalisches Jahr)

Literaturverzeichnis

Aeroarctic, Das Luftschiff als Forschungsmittel in der Arktis. 1924

Albrecht, Die Erorberung des Nordpols. 1906 Reutlingen. Verlag Robert Bardtenschlager. Auf der Grundlage dieses Buches und unter Benutzung des alten Titels wurde das vorliegende Buch in völlig veränderter und erneuerter Form herausgegeben

Albanow, Irrfahrten im Lande des weißen Todes. 1925

Amundsen, Die Nordwest-Passage. 1908

Amundsen, Die Jagd nach dem Nordpol. 1926

Amundsen und Ellsworth, Der erste Flug über das Polarmeer. 1926

Anschütz-Kaempfe, Das Unterseeboot im Dienste der Polarforschung. 1902

Arctic, Zeitschrift des Arctic Institute of North America

Andrée, Dem Pol entgegen. 1930

Badigin, 812 Tage im Eis der Arktis. 1946

Badigin, Die Drift des Eismeerdampfers „Georgij Sedow". 1946

Behounek, Sieben Wochen auf der Eisscholle. 1929

Byrd, Himmelwärts. 1928

Colsman, Probleme der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs. 1929

Cook, Meine Eroberung des Nordpols. 1912

Cook, Zum Mittelpunkt der Arktis. 1928

Cook, Wo Norden Süden ist. Mit Nachwort von Georgi. 1953

Dege, Jäger in Nacht und Eis. 1940

Dege, Im Vorfeld des Nordpols. 1951

Dege, Wettertrupp Haudegen. 1953

Dittmer, Das Nord-Polarmeer. 1901

Drygalski, Das Eis der Polargebiete. 1906

Drygalski, Spitzbergens Landformen und ihre Vereisung. 1911

Engelhardt, Reise des Kaiserlich-russischen Flotten-Lieutenants Ferdinand v. Wrangel längs der Nordküste von Sibirien und auf dem Eismeere, in den Jahren 1820 bis 1824. 1839

Fauna arctica, Eine Zusammenstellung der arktischen Tierformen 1900/10

Franke, Erlebnisse eines Deutschen im hohen Norden. 1914

Georgi, Im Eis vergraben. 1933

Gerstenberg, Thule. 1938
Gilberg, Mit Lisbet nach Thule. 1943
Gilder, Der Untergang der Jeanette-Expedition. 1925
Greely, Three years of arctic service. 1886
Hassert, Die Polarforschung. 1907
Hayes, Das offene Polarmeer. 1868
Hellwald, Im ewigen Eis. 1881
Herrmann, Wege zum Nordpol. 1940
Kohl-Larsen, Die Arktisfahrt des „Graf Zeppelin". 1931
Koldewey, Die erste deutsche Nordpolar-Expedition. 1868
Koldewey, Die zweite deutsche Nordpolar-Expedition 1869/70. 1874
Koldewey, Nordpolfahrten. 1910
Koch, Lauge, Um Grönlands Norden. 1925
Koch, J. P., Durch die weiße Wüste. 1919
Lampe, Die Polargebiete. 1913
Laube, Reise der Hansa ins nördliche Eismeer. 1871
Lewels, Dr. Cook und der Nordpol. 1916
Mäcken, Der Flug zum Pol. 1925
Marineleitung, Spitzbergen. 1916
Marineleitung, Nachtrag zum Spitzbergen-Handbuch. 1926
Marineleitung, Handbuch der Nordküste Rußlands. 1930
Marineleitung, Eis um Island und Grönland. 1916
Mecking, Die Polarwelt. 1925
Meyer, Der Kampf um Nobile. 1930
Miethe, Spitzbergen, das Alpenland am Eismeer. 1925
Miethe und Hergesell, Mit Zeppelin nach Spitzbergen. 1911
Mohr, 33 Jahre verschollen im Packeis. 1930
Martens, Spitzbergische und Grönländische Reisebeschreibung. 1675
Nansen, Auf Schneeschuhen durch Grönland. 1898
Nansen, In Nacht und Eis. 1897 Leipzig-Wiesbaden, Verlag Brockhaus. Dem Verlag Brockhaus und den Erben Nansens sei an dieser Stelle dafür gedankt, daß sie die Benutzung der Schriften Nansens und Zitierungen daraus für unsere Erzählung gestatteten
Nobile, Im Luftschiff zum Nordpol. 1929
v. Nordenskiöld, Die Umseglung Asiens und Europas auf der „Vega". 1927
Oberkommando der Kriegsmarine, Die Naturverhältnisse des sibirischen Seeweges. 1941
Pantenburg, Nordland jenseits der Eisbarre. 1940
Pantenburg, Arktis, Erdteil der Zukunft. 1949
Pantenburg, Die schnellsten Straßen kreuzen den Pol. 1951
Papanin, Das Leben im Treibeis. 1940

Payer, Die österreichisch-ungarische Nordpolarexpedition in den Jahren 1872 bis 1874
Payer, Die Entdeckung des Kaiser-Franz-Josefs-Landes. 1929
Peary, Dem Nordpol am nächsten
Peary, Die Entdeckung des Nordpols. 1910
Petermann, Die deutsche Nordpolexpedition 1868
Petermanns Mitteilungen
Polarforschung, Zeitschrift des Archivs für Polarforschung
Quervain, Quer durchs Grönlandeis. 1914
Rasmussen, Heldenbuch der Arktis. 1933
Rasmussen, Die große Schlittenreise. 1946
Ritter, Eine Frau erlebt die Polarnacht. 1938
Robitsch, Eis in und um Spitzbergen. 1914
Reska, Die Todesfahrt der „Advance" im ewigen Eise
Rohde, Die Deutsche Auslands- und Meeresforschung seit dem Weltkriege. 1951
Ross, Die zweite Entdeckungsreise nach den Gegenden des Nordpols. 1835
Rüdiger, Deutschlands Anteil an der Lösung der polaren Probleme 1913
Rüdiger, Die Sorge-Bai. 1913
Rudolphi, Die Polarwelt. 1920
Samoilowitsch, SOS in der Arktis. 1930
von Savoyen, Die „Stella Polare" im Eismeer. 1903
Schulte, Der fliegende Pater bei den Eskimos. 1949
Schütze, Wetterflieger in der Arktis. 1950
Staxrud, Wegener, Die Expeditionen zur Rettung von Schröder-Stranz und seinen Begleitern. 1914
Stuhlmann, Spitzbergen, ein Kohlenland der Zukunft. 1918
Sverdrup, Neues Land. Vier Jahre in arktischen Gebieten. 1903
Tschkalow, Unser Transpolarflug. 1946
Unger, Pack-Eis. 1936
Veer, Die Reisen des Willem Barents. (1598) 1924
Viglieri, 48 Giorni sul „pack". 1929
Vilhjalmur Stefansson, Länder der Zukunft. 1925
Wegener, Else, Alfred Wegeners letzte Grönlandfahrt. 1933
Weiss, Das arktische Jahr. 1949
Wilkins, Under the Nordthpole. 1931
Wissenschaftliche Ergebnisse der Deutschen Grönland-Expedition Alfred Wegeners 1929 und 1930/31. 1935

INHALT

Die Entzauberung der weißen Wüste 7
Der Polarforscher ohne Expedition 9
Polarfahrten in früheren Jahrhunderten 11
Die Fahrt der Germania 1868 16
Die Zweite Deutsche Nordpolfahrt 1869—1870 19
Der Untergang der Hansa 22
Die Schollenfahrt der Hansamänner 24
Die Germania an der Ostküste Grönlands 28
Die Überwinterung 33
Frühjahrsreisen 39
Entdeckung des Franz-Josefs-Fjords und Heimkehr 41
Eine verunglückte Expedition, und doch ein Erfolg 43
Fridtjof Nansens große Polarfahrt 1893—1896 55
Die Drif der Fram 58
In Nacht und Eis 65
Überwinterung auf Franz-Josefs-Land 69
Nansens und Johansens Rückkehr 75
Die Rückkehr der Fram 84
Im Freiballon zum Pol 89
Nansens Nordrekord wird gebrochen 96
Der Wettkampf zwischen Cook und Peary 106
Cook erreicht den Nordpol 106
Peary am Nordpol 109
Wer hat den Pol als erster betreten? 111
Zeppelins Vorexpedition 117
Wettlauf mit dem weißen Tod 119
Mit Flugzeug, Luftschiff und Unterseeboot in die Arktis 132
Im Flugzeug zum Pol 132
Im Luftschiff zum Drehpunkt der Erde 141
Wilkins überquert im Flugzeug die Arktis 148
Absturz des Luftschiffs Italia 155
Im Luftschiff Graf Zeppelin 165
Auch ein U-Boot wagt es 173
Weitere große Flüge in der Arktis 176
Der Nordpol ist erobert. Zukünftige Aufgaben 178
Einige Daten zur Geschichte der Nordpolarforschung 185
Literaturverzeichnis 189

9403 0

ÜBER DEN INHALT DIESES BUCHES:

Die Eroberung des Nordpols ist ein einziges Abenteuer. Zahllos waren die Bemühungen, den nördlichsten Punkt der Erde zu erreichen. Diese wahrhaft dramatischen Kämpfe, besonders der letzten 100 Jahre, läßt der Verfasser in spannender Weise miterleben.

Die unglaublichen Leistungen, von den Kämpfen der einzelnen Männer, die mit Schlitten und auf Schi dem ewigen Eis das letzte Geheimnis zu entreißen suchten, bis hin zu den großen Expeditionen, deren Schicksal einst die ganze Welt atemlos verfolgte, und bis zu den Forschungsfahrten der neuesten Zeit, die mit Luftschiff und Flugzeug das Polargebiet im wahrsten Sinne des Wortes erobert haben, sie alle erstehen hier vor uns als Taten von Männern, deren Namen nicht vergessen werden, Nansen, Andree, Amundsen und die vielen anderen.

Die Arktis hat seit je eine außerordentliche Anziehungskraft auf die Menschen ausgeübt; einmal an dem Endpunkt der gedachten Erdachse zu stehen, um die sich die Erde dreht, diese phantastische Vorstellung hat zahllose Forscher zu den größten Anstrengungen angespornt. Heute sind es wirtschaftliche oder auch politische Ziele, die uns zum Nordpol führen.

Alles dieses schildert der erprobte Fahrensmann und Polarforscher in zusammenfassender und bis in die neueste Zeit gehender Darstellung. Er zeigt uns, wo es auch heute noch das „große Abenteuer“ gibt.